العدد
١٣٠٥
السنة السادسة والعشرون

الكويت اليوم

الجريدة الرسمية لحكومة الكويت
تصدرها وزارة الاعلام

الأحد
٢ شعبان ١٤٠٠ هـ
١٥ يونيو (حزيران) ١٩٨٠ م

بسم الله الرحمن الرحيم

مرسوم
بتكليف نائب رئيس مجلس الوزراء
ووزير الخارجية القيام بأعمال وزير الدفاع

بعد الاطلاع على المادة ١/٥٦ من الدستور ،

وعلى مرسوم تشكيل الوزارة الصادر في ٨ من ربيع الاول سنة ١٣٩٨ هـ ، الموافق ١٦ من فبراير سنة ١٩٧٨ م ،

وبناء على عرض رئيس مجلس الوزراء ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

رسمنا بالآتي :

مادة أولى

يعهد الى صباح الاحمد الجابر نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية ـ بالاضافة الى عمله ـ القيام بأعمال وزير الدفاع سالم الصباح أثناء غيابه في الخارج .

مادة ثانية

يعمل بهذا المرسوم من تاريخ صدوره ، وينشر في الجريدة الرسمية .

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله الصباح

صدر بقصر السيف في : ٢٤ رجب ١٤٠٠ هـ
الموافق : ٨ يونيو ١٩٨٠ م

بسم الله الرحمن الرحيم

مرســـوم

بتكليف وزير المواصلات

القيام بأعمال وزير الدولة لشئون مجلس الوزراء

بعد الاطلاع على المادة ١/٥٦ من الدستور ،

وعلى مرسوم تشكيل الوزارة الصادر فى ٨ من ربيع الاول سنة ١٣٩٨ هـ ، الموافق ١٦ من فبراير سنة ١٩٧٨ م ،

وبناء على عرض رئيس مجلس الوزراء ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

رسمنا بالأتي :

مادة أولى

يعهـد الـى سليمان حمـود الزيد وزير المواصـلات ـ بالاضافة الى عمله ـ القيام بأعمال وزير الدولة لشئون مجلس الوزراء عبد العزيز حسين أثناء غيابه في الخارج .

مادة ثانية

يعمل بهذا المرسوم من تاريـخ صـدوره ، وينشر فى الجريدة الرسمية .

أمير الكويت
جابر الأحمـد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله الصباح

صدر بقصر السيف في : ٢٤ رجب ١٤٠٠ هـ
الموافـق : ٨ يونيو ١٩٨٠ م

بسم الله الرحمن الرحيم

مرســـوم

بتكليف وزير المالية القيام بأعمال وزير النفط

بعد الاطلاع على المادة ١/٥٦ من الدستور ،

وعلى مرسوم تشكيل الوزارة الصادر فى ٨ من ربيع الاول سنة ١٣٩٨ هـ ، الموافق ١٦ من فبراير سنة ١٩٧٨ م .

وبناء على عرض رئيس مجلس الوزراء ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

رسمنا بالأتي :

مادة أولى

يعهد الى عبد الرحمـن سالم العتيقى وزير الماليـة ـ بالاضافة الى عمله ـ القيام بأعمال وزير النفط على الخليفة الصباح أثناء غيابه فى الخارج .

مادة ثانية

يعمل بهذا المرسوم من تاريـخ صـدوره ، وينشر فى الجريدة الرسمية .

أمير الكويت
جابر الأحمـد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله الصباح

صدر بقصر السيف فى : ٢٥ رجب ١٤٠٠ هـ
الموافـق : ٩ يونيو ١٩٨٠

بســم الله الرحمن الرحيم

مرســـوم

بتعيين وكيلي وزارة مساعدين

بوزارة الكهرباء والماء

بعد الاطلاع على المادة ٧٤ من الدستور ،

وعلى المرسوم بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٩ فى شأن الخدمة المدنية ،

وعلى المرســـوم الصـــادر بتاريخ ٧ جمادى الاولى سنة ١٣٩٩ هـ ، الموافق ٤ من ابريل سنة ١٩٧٩ م فى شأن نظـــام الخدمة المدنية ،

وبناء على عرض وزير الدولة لشئون مجلس الوزراء ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

رسمنا بالآتى :

مادة أولى

يعين بدرجة وكيل وزارة مساعد بوزارة الكهرباء والماء كل مـــن :

١) خالد حسين العيسى .

٢) سعود مصطفى الدرباس .

مادة ثانية

على وزير الكهرباء والماء تنفيذ هذا المرسوم ، ويعمل به من تاريخ صدوره ، وينشر فى الجريدة الرسمية .

أمير الكويت
جابر الأحمـــد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

وزير الكهرباء والماء
خلف أحمد الخلف

صدر بقصر السيف فى : ٢٤ رجب ١٤٠٠ هـ
الموافـــق : ٨ يونيو ١٩٨٠ م

بســم الله الرحمن الرحيم

مرســـوم

بتعيين وكيل وزارة مساعد

بلجنة المناقصات المركزية

بعد الاطلاع على المادة ٧٤ من الدستور ،

وعلى المرسوم بالقانون رقم١٥لسنة ١٩٧٩ فى شأن الخدمة المدنية ،

وعلى المرســـوم الصـــادر بتاريخ ٧ جمادى الاولى سنة ١٣٩٩ هـ ، الموافق ٤ من ابريل سنة ١٩٧٩ م فى شأن نظـــام الخدمة المدنية ،

وبناء على عرض وزير الكهرباء والماء ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

رسمنا بالآتى :

مادة أولى

يعين نايف مبارك المعوشرجى بدرجة وكيل وزارة مساعد بلجنة المناقصات المركزية .

مادة ثانية

على وزير الدولة لشئون مجلس الوزراء تنفيذ هـذا المرسوم ، ويعمل به من تاريخ صدوره ، وينشر فى الجـريدة الرسمية .

أمير الكويت
جابر الأحمـــد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله الصباح

وزير الدولة لشئون مجلس الوزراء
عبد العزيز حسين

صدر بقصر السيف في : ٢٤ رجب ١٤٠٠ هـ
الموافـــق : ٨ يونيو ١٩٨٠ م

بسم الله الرحمن الرحيم

مرسوم باستبدال جدول الدرجات والمرتبات والبدلات والعلاوات الشهرية لموظفي وكالة الانباء الكويتية ومستخدميها

بعد الاطلاع على المادتين ٧٢ و ٧٣ من الدستور ،
وعلى القانون رقم ٧٠ لسنة ١٩٧٦ بانشاء وكالة الانباء الكويتية ،
وعلى القانون رقم ٧٥ لسنة ١٩٧٩ بفتح اعتماد اضافي لمقابلة زيادة الرواتب والمعاشات المترتبة على قانون الخدمة المدنية ،
وعلى المرسوم الصادر في ٨ مايو سنة ١٩٧٨ باللائحة الداخلية لوكالة الانباء الكويتية ،
وعلى قرار مجلس الخدمة المدنية الصادر بجلسته المنعقدة في ٢٦ ابريل سنة ١٩٨٠ ،
وبناء على عرض نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الاعلام ،
وبعد موافقة مجلس الوزراء ،
رسمنا بالاتي :

مادة أولى

يستبدل بجدول الدرجات والمرتبات والبدلات والعلاوات الشهرية الملحق بمرسوم اللائحة الداخلية لوكالة الانباء الكويتية المشار اليه ، الجدول المرافق لهذا المرسوم .

مادة ثانية

يكون نقل الموظفين والمستخدمين الموجودين في الخدمة وقت العمل بهذا المرسوم من درجاتهم الحالية الى الدرجات الجديدة وفقا للقواعد الآتية :

أ ـ ينقل الموظف أو المستخدم الى الدرجة التي تقابل درجته الحالية في الجدول الملحق بهذا المرسوم ، ويمنح أول مربوط الدرجة المنقول اليها .

ب ـ اذا كان الموظف أو المستخدم قد حصل على علاوة أو أكثر من علاوات الدرجة الحالية ، يمنح هذه العلاوات بالفئات الجديدة بالاضافة الى أول المربوط .

مادة ثالثة

تصرف الفروق المترتبة على تطبيق هذا المرسوم اعتبارا من ٢٥ فبراير سنة ١٩٧٩ أو من تاريخ التعيين أيهما أقرب، ويكون حسابها على أساس الفرق بين مجموع ما يستحق للموظف أو المستخدم من مرتب أساسي وعلاوات وبدلات اضافية عن شهر ابريل سنة ١٩٨٠ وبين مجموع ما يستحق له عن شهر مايو من هذه السنة .

مادة رابعة

على نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الاعلام تنفيذ هذا المرسوم ، وينشر في الجريدة الرسمية ، ويعمل به اعتبارا من أول مايو سنة ١٩٨٠ .

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبدالله الصباح
نائب رئيس مجلس الوزراء
ووزير الاعلام
جابر العلي السالم

أمير الكويت
جابر الأحمد

صدر بقصر السيف في : ٢٥ رجب ١٤٠٠ هـ
الموافق : ٩ يونيو ١٩٨٠ م

جـدول الرواتب
وكالة الانبـاء الكويتية

الدرجة	المرتب الشهرى أول المربوط	اخر المربوط	العلاوة الدوريـة السنوية قيمتها	عددها	المدة اللازمة كحد ادنى للبقاء فى الدرجة	العـلاوة الاجتماعية متـزوج	بدل طبيعة العمل النسبة المئوية	القيمة	بدل التمثيـل النسبة المئويـة	القيمة
موظفـون										
مدير عـام	٧٦٠		—	—	—	١٤٠	—	—	٪٣٠	٢٢٨/٠٠٠
نائب مـدير عـام	٦٦٠		—	—	—	١٤٠	—	—	٪٣٠	١٩٨/٠٠٠
الاولى ممتـازه	٥١٥	٦٣٥	١٢	١٠ علاوات	—	٦٥	٪٣٠	١٥٤/٥٠٠	٪١٥	٧٧/٢٥٠
الاولـى	٤٦٥	٥١٥	١٠		سنتان	٦٠	٪٣٠	١٣٩/٥٠٠	٪١٥	٦٩/٧٥٠
الثانيـة	٤١٥	٤٦٥	١٠			٦٠	٪٣٠	١٢٤/٥٠٠		
الثالثـة	٣٦٥	٤١٥	١٠	خمس علاوات		٥٥	٪٣٠	١٠٩/٥٠٠		
الرابعـة	٣١٥	٣٦٥	١٠			٥٥	٪٣٠	٩٤/٥٠٠		
الخامسـة	٢٤٠	٢٨٠	٨			٥٠	٪٢٥	٦٠/٠٠٠		
السـادسـة	٢٠٥	٢٤٠	٧			٥٠	٪٢٥	٥١/٢٥٠		
السـابعة	١٧٥	٢٠٥	٦			٤٥	٪٢٥	٤٣/٧٥٠		
الثامنـة	١٥٠	١٧٥	٥			٤٥	٪٢٥	٣٧/٥٠٠		
مسـتخدمـون										
الاولـى	١٨٥	٢٣٥	٥	عشر سنوات	اربع سنوات	٥٥				
الثانيـة	١٤٥	١٨٥	٤			٥٠				
الثالثـة	١١٥	١٤٥	٣			٤٥				

ـ لا يجوز الجمع بين بدل طبيعة العمل وبدل التمثيل .
ـ يعامل موظفو ومسـتخدمو الوكالة بشأن العـلاوة الاجتماعية عن الاولاد معاملة موظفي الجهات الحكومية .
ـ تصرف العلاوة الاجتماعية وفقا للقواعد المعمول بها فى شأن موظفي الجهات الحكومية .

بسم الله الرحمن الرحيم

مرســوم

بالقــانون رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ باصدار قانون التجارة البحرية

بعد الاطلاع على الامر الاميرى الصادر فى ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ ، الموافق ٢٩ من اغسطس ســنة ١٩٧٦ م بتنقيح الدستور ،

وعلى الدستور ،

وعلى المرسوم الاميرى رقم ٣ لسنة ١٩٥٩ بالقانون البحرى الكويتي المعدل بالقانون رقم ٢٠ لسنة ١٩٦٥ ،

وعلى المرسوم الاميرى رقم ٧ لسنة ١٩٥٩بقانون الموانىء العام ، والقوانين المعدلة له ،

وعلى المرسوم الاميرى رقم ٣٦ لسنة ١٩٦٠ بقانون السفن الصغيرة ،

وعلى القانون رقم ٢ لسنة ١٩٦١ باصدار قانون التجارة ، والمعدل بالقانون رقم ٧ لسنة ١٩٦٢ ، والقانون رقم ١٠٢ لسنة ١٩٧٦ ،

وعلى القانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦١ بشأن أنظمة ميناءى الاحمدى وعبد الله ،

وعلى القانون رقم ٣٤ لسنة ١٩٦١ باصدار قانون التأمينات العينية .

وعلى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٦٤ فى شأن العمل فى الق[illegible] الاهلى والقوانين المعدلة له ،

وعلى الامر الاميرى بالقانون رقم ٦١ لسنة ١٩٧٦ باصدار قانون التأمينات الاجتماعية المعدل بالقانون رقم ١٣٦ لسنة ١٩٧٧ ،

وعلى المرسوم بقانون رقم ١٣٣ لسنة ١٩٧٧ بانشاء المؤسسة العامة للموانىء ،

وبناء على عرض وزير الدولة للشئون القانونية والادارية ووزير المواصلات ،

وبعد موافقه مجلس الوزراء ،

أصــدرنا

القانون الآتي نصــه :

(مــادة ١)

لا تسرى أحكام قانون التجارة البحرية المرافق على : ــ

١ ــ السفن الحربية .

٢ ــ السفن المملوكة للحكومة أو أحد الأشخاص العامة والتي تخصصها لمرفق عام غير تجارى .

٣ ــ السفن الصغيرة التي لا تزيد حمولتها الاجمالية على مائة وخمسين طنا .

٤ ــ السفن الخشبية بدائية الصنع .

(مــادة ٢)

لا يجوز أن تكون محلا للحجز أو الضــبط أو الاحتجاز السفن التي تستأجرها الحكومة أو أحد الأشخاص العامة سواء لفترة من الزمن أو لرحلة أو رحلات معينة متى كانت مخصصة لمرفق عام غير تجارى ، وذلك مع عدم المساس بما لذوى الشأن من الحقوق والدعاوى الأخرى .

(مــادة ٣)

استثناء من أحكام الفقرتين الأولى والثانية من المادة الأولى لذوى الشأن أن يرفعوا على الحكومة أو الاشخاص العامة ــ دون أن يكون لها التمسك بحصانتها ــ الدعاوى الآتية : ــ

١ ــ الدعاوى الناشئة عن التصادم البحرى وغيره من حوادث الملاحة البحرية .

٢ ــ الدعاوى الناشئة عن أعمال المساعدة والانقاذ وعن الخسارات البحرية المشتركة .

٣ ــ الدعاوى الناشئة عن الاصــلاحات أو التوريدات وغيرها من العقود المتعلقة بالسفينة .

(مــادة ٤)

يحدد بقرار من الوزير المختص ما لا يسرى من أحكام القانون المرافق على الملاحة الساحلية .

(مــادة ٥)

للوزير المختص بقرار منه أن يعدل مقدار المبالغ المنصوص عليها فى المادتين ٩٤ و ١٩٣ من القانون المرافق لتظل معادلة لما تنص عليه الاتفاقيات الدولية .

(مــادة ٦)

يلغى المرسوم الاميرى رقم ٣ لسنة ١٩٥٩ المشار اليه ، وكل نص آخر يتعارض مع أحكام هذا القانون .

(مــادة ٧)

يعمل بهذا القانون بعد شهرين من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

(مــادة ٨)

على الوزراء ــ كل فيما يخصه ــ تنفيذ هذا القانون ، وينشر فى الجريدة الرسمية .

أمير الكويت

جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء

سعد العبد الله الصباح

وزير الدولة للشئون القانونية والادارية سلمان الدعيج الصباح

وزير المواصلات سليمان حمود الزيد الخالد

صدر بقصر السيف فى : ٣ رجب ١٤٠٠ هـ

الموافــــق : ١٨ مايــو ١٩٨٠ م

قــانون التجارة البحــرية

البــاب الاول

الســفينــة

الفصل الاول ــ احكام عامة

(مــادة ١)

١ ــ السفينة في حكم هذا القانون هي كل منشأة صالحة بذاتها للملاحة تعمل عادة أو تكون معدة للعمل في الملاحــة البحرية ولو لم تستهدف الربح .

٢ ــ تعتبر ملحقات السفينة اللازمة لاستغلالها جزءا منها .

(مــادة ٢)

تعتبر السفينة مالا منقولا تسرى عليه القواعد القانونية العامة ، والأحكام الواردة فى هذا القانون .

(مــادة ٣)

١ ــ تكتسب السفينة الجنسية الكويتية اذا كان مالكها متمتعا بهذه الجنسية ، وكانت مسجلة بسجل السفن في الكويت .

٢ ــ فاذا كانت الســفينة مملوكة لعدة أشــخاص على الشيوع ، وجب أن يكون جميــع المالكين متمتعين بالجنسية الكويتية ، فان آلت ملكية حصة من السفينة الى أجنبى بطريق الميراث أو الوصية ، وجب على الوارث أو الموصى له الأجنبى التصرف فى حصته الى كويتي خلال ستة أشهر من تاريخ أيلولة الملكية اليه ، فاذا لم يقم بذلك ، جاز لأى من الملاك الآخرين خلال الستة الأشهر التالية أن يطلب من المحكمة الكلية الحكم ببيع الحصة جبرا الى كويتي . ويبين الحكم كيفية حصــول البيع ، وشروطه .

٣ ــ واذا كان المالك شركة وجب أن تتخذ شكل شركة التضامن ، أو التوصية ، أو المساهمة ، أو الشركة ذات المسئولية المحدودة ، وأن يكون مركزها الرئيسي في الكويت .

٤ ــ واذا كان المالك شركة تضامن أو شركة توصية ، وجب أن يكون جميع الشركاء المتضامنين ممن يتمتعون بالجنسية الكويتية ، وأن لا تقل نسبة رأس المال الكــويتي فى شركة التوصية عن ٥١٪ .

٥ ــ واذا كان المالك شركة مساهمة ، وجب أن يكون ثلثا أعضاء مجلس الادارة بما فيهم رئيس المجلس ممن يتمتعون بالجنسية الكويتية ، وأن يكون ٥١٪ على الأقل من رأس المال لأشخاص يتمتعون بهذه الجنسية .

٦ ــ واذا كان المالك شركة ذات مسئولية محدودة ، وجب أن يكون أحد الشركاء على الأقل كويتيا ، وأن يكون ٥١٪ على الأقل من حصص الشركاء مملوكة لكويتيين .

٧ ــ ويجوز بقرار من مجلس الوزراء تعديل نسب رأس المال المبينة بالفقرات الثلاث السابقة .

٨ ــ وتعتبر في حكم السفينة المتمتعة بالجنسية الكويتية ، السفينة المتخلى عنها في البحر وتلتقطها سفينة كويتية ، وكذلك السفينة التي تتم مصادرتها طبقا لقوانين دولة الكويت ، وذلك مع مراعاة ما تقضى به المادة ١١ من هذا القانون .

(مــادة ٤)

على كل سفينة تتمتع بالجنسية الكويتية أن ترفع علمها ، ولا يجوز لها أن تتخذ علما غيره .

(مــادة ٥)

١ ــ على كل سفينة تتمتع بالجنسية الكويتية أن تتخذ لها اسما يوافق عليه مكتب مسح وتسجيل السفن . ويجب أن يكتب هذا الاسم بالأحرف العربية واللاتينية على مكان ظاهر بجانبى مقدمة السفينة . كما يكتب الاسم على مؤخرتها مصحوبا باسم ميناء التسجيل .

٢ ــ وعلى مالك السفينة أن يحدد رسميا حمولتها الصافية والاجمالية ، ويعهد بتحديد هذه الحمولة الى مكتب مســح وتسجيل السفن . ويعطى هذا المكتب لذوى الشأن شهادة بذلك .

ويجب على المالك كتابة رقم تسجيل السفينة ، وحمولتها الصافية المسجلة ، بالأحرف العــربية واللاتينية على دعامتها الرئيسية .

(مــادة ٦)

فى حالة مخالفة الأحكام الواردة بالمادتين السابقتين يعاقب المالك والربان بالحبس مدة لا تجاوز شهرا وبغرامة لا تجاوز الف دينار أو باحدى هاتين العقوبتين .

(مــادة ٧)

١ ــ تقصر الملاحة الساحلية ، والصيد والقطر والارشاد في المياه الأقليمية على السفن التي تتمتع بالجنسية الكويتية .

٢ ــ ومع ذلك يجوز للوزير المختص ، فى حالة الضرورة القصوى ، الترخيص للسفن التى تحمل جنسية أجنبية بالقيام في المياه الأقليمية بأعمال تتصل بالقطر ، أو الاتتشال ، أو الصيد ، أو البحث العلمي ، على أن يكون ذلك لفترة زمنية محددة .

(مــادة ٨)

١ ــ تعتبر الجرائم التي ترتكب على سفينة ترفــع علم دولة الكويت واقعة على أرضها .

٢ ــ ويسرى فيما يتعلق بالمحافظة على النظام ، والتأديب فى السفن التي ترفع علم دولة الكويت القانون الخاص بذلك .

(مــادة ٩)

١ ــ التصرفات التي يكون موضوعها انشاء ، أو نقل ، أو

انقضاء حق الملكية على السفينة ، أو غيره من الحقوق العينية الأصلية ، يجب أن تتم بورقة رسمية ، أو بمقتضى حكم حائز لقوة الأمر المقضى •

(مادة ١٠)

٢ ــ فاذا وقعت هــذه التصرفات في بلد أجنبى وجب تحريرها أمام قنصل دولة الكويت ، أو أمام الموظف المختص في هذا البلد عند عدم وجود قنصلية •

٣ ــ ولا تكون التصرفات المذكورة نافذة بين المتعاقدين ، أو بالنسبة للغير ، ما لم تشهر فى مكتب مسح وتسجيل السفن •

١ ــ لا يجوز نقل ملكية سفينة كويتية لأجنبي اذا كانت مملوكة لشركة تساهم فيها الدولة ، أو تدعمها بأى صورة كانت، الا بعد الحصول على اذن بذلك من الوزير المختص •

٢ ــ ويقع باطلا بقوة القانون كل تصرف يتم دون الحصول على هذا الاذن •

الفصل الثاني ــ تسجيل السفينة

(مادة ١١)

١ ــ لا يجوز لأية سفينة أن تسير رافعة العلم الكويتي الا اذا كانت مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون •

٢ ــ ويقوم باجراء هذا التسجيل مكتب مسح وتسجيل السفن • ويعد بهذا المكتب سجل خاص يسمى « سجل السفن » وترقم صحائفه ويوضع على كل منها خاتم المكتب •

٣ ــ وتخصص لكل سفينة صحيفة في السجل المذكور ، ويكون رقمها هو رقم تسجيل السفينة •

(مادة ١٢)

١ ــ يكون تسجيل السفينة بناء على طلب يقدم من المالك الى مكتب مسح وتسجيل السفن • ويجب أن يشتمل الطلب على وجه الخصوص على البيانات الآتية : ــ

١ ــ اسم السفينة الحالي ، وأسمائها السابقة •
٢ ــ ميناء التسجيل •
٣ ــ تاريخ ، ومكان بناء السفينة •
٤ ــ سبب ، وتاريخ اكتساب ملكية السفينة •
٥ ــ نوع السفينة (شراعية كانت أو ذات محرك مع بيان نوع المحرك وقوته) •
٦ ــ أبعاد السفينة طولا وعرضا وعمقا •
٧ ــ حمولة السفينة الاجمالية ، والصافية •
٨ ــ اسم ، ولقب ، ومهنة ، وموطن ، وجنسية المالك ، أو المالكين على الشيوع ،مع بيان حصة كل منهم •
٩ ــ اسم المجهز ، ولقبه ، وجنسيته ، وموطنه •
١٠ ــ الحقوق العينية المترتبة على السفينة •
١١ ــ الحجوز التي وقعت على السفينة •

٢ ــ وعلى طالب التسجيل أن يرفق بالطلب جميع المستندات والوثائق اللازمة لاثبات صحة البيانات المقدمة،وعلى الأخص وثائق ملكيته للسفينة وجنسيتها ، وعليه أن يقدم شهادة رسمية بشطب السفينة من سجل السفن الأجنبى الذى كانت مقيدة فيه • ويؤشر مكتب مسح وتسجيل السفن على الطلب بتاريخ وساعة وروده •

(مادة ١٣)

يقدم طلب التسجيل خلال ثلاثين يوما من تاريخ بناء السفينة أو تملكها • وتبدأ هذه المدة من تاريخ دخول السفينة أحد موانىء الكويت اذا بنيت أو اكتسبت ملكيتها فى الخارج •

(مادة ١٤)

يمسك مكتب مسح وتسجيل السفن دفترا يسمى « دفتر الطلبات » يثبت فيه طلبات التسجيل ، والمستندات المؤيدة لها بأرقام متتابعة حسب الترتيب الزمنى لورودها • ويسلم طالب التسجيل ايصالا يذكر فيه رقم القيد وتاريخه وساعته •

(مادة ١٥)

١ ــ يقوم مكتب مسح وتسجيل السفن بادراج البيانات المبينة في المادة ١٢ فيسجل السفن • ويحتفظ بأصول المستندات والوثائق المقدمة مع طلب التسجيل أو بصورة رسمية منهــا •

٢ ــ ويسلم مكتب مسح وتسجيل السفن مالك السفينة شهادة تسجيل تشتمل على جميع البيانات المدونة في الصحيفة المخصصة للسفينة في السجل •

٣ ــ واذا فقدت هذه الشهادة ، أو هلكت ، جاز لصاحب الشأن الحصول من مكتب مسح وتسجيل السفن على شهادة بدلا منها بعد اداء الرسم المقرر •

(مادة ١٦)

١ ــ يتم شهر التصرفات والأحكام المنصــوص عليها في المادة ٩ فى سجل السفينة بناء على طلب ذوى الشأن • فاذا امتنع أحدهم عن اجرائه جاز رفع الأمر الى المحكمة لتأمر به •

٢ ــ كما يجب شهر انتقال الملكية ، أو الحقوق العينية سبب الارث بناء على طلب الورثة بعد تقديم ما يثبت حقهم فى الارث ونصيب كل منهم •

(مادة ١٧)

١ ــ على مالك السفينة أن يبلغ مكتب مسح وتسجيل السفن كل تعديل يطرأ على البيانات الواردة فى السجل •

٢ ــ ويجب تقديم طلب التعديل مرفقا به المســتندات اللازمة لاثبات صحة البيانات الجديدة ، وذلك خــلال ثلاثين

يوما من تاريخ حصول التعديــل • ويدون المكتب مضمون التعديل في صحيفة السفينة • وتقدم شهادة التسجيل مع طلب التعديل للتأشير عليها بما يفيد حصوله •

(مادة ١٨)

يجب التأشير فى صحيفة التسجيل بكل دعوى يكــون موضوعها حقا عينيا على السفينة • وعلى المدعى أن يخطر مكتب مسح وتسجيل السفن فورا باقامة الدعوى لاجراء التأشــير المذكور • وعلى قلم كتاب المحكمة اخطار المكتب بالحكم الذى يصدر فيها •

(مادة ١٩)

١ ــ يشطب التسجيل اذا هلكت السفينة ، أو فقدت الجنسية الكويتية ، أو صدر حكم نهائي بالشطب •

٢ ــ وتشطب القيود الخاصة بالحقوق والدعاوى العينية بناء على اتفاق ذوى الشأن أو بحكم نهائي •

(مادة ٢٠)

١ ــ يجب على ذوى الشأن تقديم طلب الشطب خلال ثلاثين يوما من تاريخ قيام سببه • ويشتمل الطلب على البيانات الآتية :

١ ــ اسم طالب الشطب ، ولقبه ، وجنسيته ، وموطنه ، ومهنته •

٢ــ اسم السفينة ، ورقم تسجيلها •

٣ ــ الحق العينى ، أو البيان المطلوب شطبه •

٤ ــ سبب الشطب ، والمستندات اللازمة لاثبات صحته •

٢ ــ ويؤشر بالشطب على شهادة التسجيل• ويمنح مكتب مسح وتسجيل السفن الطالب شهادة تفيد حصول الشطب •

(مادة ٢١)

لمن يشاء أن يطلب من مكتب مسح وتسجيل السفن صورة من البيانات الواردة فى صحيفة تسجيل السفينة • كما يجوز لكل ذى شأن أن يطلب صــورة من المستندات المحفوظــة بالمكتب •

(مادة ٢٢)

تكون مرتبة التسجيل بحسب أســبقية تقديم طلبــات التسجيل •

(مادة ٢٣)

١ ــ يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شــهرين وبغرامة لا تجاوز الفي دينار أو باحدى هاتين العقوبتين كل من يسير سفينة ترفع العلم الكويتي دون أن تكون مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون ، وذلك مع مراعاة ما يقضى به العرف الدولي •

٢ ــ ويجوز للمحكمة أن تقضى بمصادرة السفينة •

(مادة ٢٤)

يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهرا وبغرامة لا تجاوز الف دينار أو باحدى هاتين العقوبتين :

١ ــ مالك السفينة الذى لا يطلب قيد التعديلات وفقا للمادة ١٧ •

٢ ــ مالك السفينة الذى لا يطلب شطب التســجيل في الأحوال المذكورة فى المادة ١٩ •

الفصل الثالث ــ الوثائق والرقابة على السفن

(مادة ٢٥)

١ ــ يجب على كل سفينة مسجلة في الكويت أن تحصل على ترخيص بالملاحة وعلى شهادات السلامة ، وخطوط الشحن•

٢ ــ وتراعى فيما يتعلق بشروط منح تلك الشهادات أحكام الاتفاقيات الدولية النافذة فى الكويت والخاصة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن والقواعد التي يصدر بها قرار من الوزير المختص •

(مادة ٢٦)

١ ــ يقدم طلب ترخيص الملاحة الى مكتب مسح وتسجيل السفن على النموذج الذى يعده المكتب لذلك •

٢ ــ ويتولى المكتب اصدار هذا الترخيص بعد التحقق من صلاحية السفينة للملاحة ، وتوافر جميــع الشروط التي تتطلبها القوانين والأنظمة •

٣ ــ وفي حالة وجود السفينة بالخارج يتولى قنصــل الكويت اصدار ترخيص الملاحــة بالاســتعانة باحدى هيئات الاشراف البحرى المعترف بها والتي يعينها قــرار من الوزير المختص • فاذا لم يوجد قنصل للكويت جاز أن تقوم بالمعاينة ومنح هذا الترخيص الادارة البحرية المختصة بالميناء الأجنبي الذى توجد به السفينة • على أن يقدم هذا الترخيص بمجرد وصول السفينة للكويت الى مكتب مسح وتســجيل السفن لاعتماده •

(مادة ٢٧)

١ ــ يكون ترخيص الملاحة نافذا لمدة سنة قابلة للتجديد • وفى جميع الأحوال يجب أن تظل شروط منح الترخيص متوافرة في السفينة طوال مدة الترخيص •

٢ ــ واذا حدث خلال هذه المدة أن أصيبت السفينة بتلف من شأنه أن يعرضها للخطر أو أجريت فيها تغييرات جوهرية وجب على الربان اخطار مكتب مسح وتسجيل السفن فورا ليأمر بوقف العمل بترخيص الملاحة ولا يجوز اعادةالعمل به الا بعد اجراء معاينة السفينة والحصول على الشهادات اللازمة فى هذا الشأن •

٣ ــ واذا انتهت مدة الترخيص أثناء الرحلة امتد نفاذه بحكم القانون الى أن تدخل السفينة أول ميناء فى الكويت أو

أول ميناء أجنبي يمكن اجراء الكشف على السفينة فيه • ولا تمتد مدة الترخيص على أية حال لأكثر من ستين يوما •

(مادة ٢٨)

يجوز في حالة الضرورة لمكتب مسح وتسجيل السفن ، أو لقنصل الكويت فى الخارج ، منح السفينة ترخيصا مؤقتا بالملاحة للقيام برحلة معينة أو لاكمال تلك الرحلة •

(مادة ٢٩)

لا يجوز لسفينة أجنبية أن تبحر من أحد موانىء الكويت ، أو أن تمر ، أو توجد فى مياهها الاقليمية ، الا اذا توافرت فيها شروط السلامة طبقا لاحكام الاتفاقيات الدولية النافذة فى الكويت والخاصة بسلامة الارواح فى البحار وخطوط الشحن •

(مادة ٣٠)

١ ــ للادارة البحرية المختصة في كل وقت حق الرقابة والتفتيش على السفن الكويتية ، والسفن الاجنبية التى تمر أو توجد فى المياه الاقليمية للكويت •

٢ ــ وتشمل هذه الرقابة فيما يتعلق بالسفن الكويتية التحقق من تسجيل السفينة ، وحصولها على ترخيص الملاحة، وصلاحية الآلات والمراجل للعمل وصيانتها ، وتوافر الشروط القانونية فى عدد الملاحين ، ومؤهلاتهم ، ومراعاة العدد المسموح به من المسافرين ، وكفاية أدوات النجاة والانقاذ ، ومراعاة خطوط الشحن ، والاصول الفنية لشحن البضائع فى السفينة أو على سطحها ، وتوافر الخدمات الطبية والصحية فيها •

٣ ــ وفيما يتعلق بالسفن الاجنبية تشمل الرقابة التحقق من توافر الشروط المنصوص عليها في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بسلامة الارواح فى البحار ، وخطوط الشحن •

٤ ــ ويراعى بقدر الامكان في اجراء الرقابة عدم تعطيل العمليات التجارية التى تقوم بها السفينة •

(مادة ٣١)

لمندوبى الادارة البحرية المختصة ، ولقناصل الكويت فى الخارج ، وللخبراء الذين يندبونهم حق الصعود الى السفن الكويتية للتفتيش عليها والتحقق من توافر الشروط ووجود الوثائق التى يتطلبها القانون ، ولهم حق الاطلاع على الوثائق المذكورة • وتدون أعمالهم في محاضر تودع لدى السلطات المختصة وتسجل بدفتر السفينة •

(مادة ٣٢)

لرئيس الادارة البحرية المختصة ، أو من يقوم مقامه فى الميناء الذى توجد فيه السفينة ، أن يأمر بمنعها من السفر اذا لم تتوافر فيها الشروط المبينة بالمادة ٣٠ ، وله أن يأمر بالغاء المنع والتصريح للسفينة بالسفر •

(مادة ٣٣)

١ ــ القرارات الصادرة برفض منح ترخيص الملاحة ، أو برفض اعتماده ، أو برفض منح شهادات السلامة وخطوط الشحن ، أو بمنع السفينة من السفر يجب أن تكون مسببة • وتبلغ قرارات الرفض الى الطالب ، وقرارات منع السفر أو التصريح به الى الربان فور صدورها •

٢ ــ ويجوز لذوى الشأن التظلم من القرارات المذكورة الى الوزير المختص أو من يندبه لذلك خلال عشرة أيام من تاريخ تبليغ القرار • ويكون القرار الصادر فى هذا الشأن نهائيا •

(مادة ٣٤)

يجب ان تتوافر فى كل سفينة خدمة طبية وصحية وفقا للقرار الذى يصدر بذلك من الوزير المختص •

(مادة ٣٥)

١ ــ يجب أن توجد في كل سفينة مسجلة فى الكويت شهادة التسجيل ، ودفتر البحارة ، وترخيص الملاحة ، وشهادات السلامة وخطوط الشحن ، ودفتر السفينة ، ودفتر الآلات ، والجوازات الخاصة بالربان والبحارة والتصريح بالسفر ، وبيان بشحنة السفينة ، وشهادة صحية صادرة من المكتب الصحى بالميناء •

٢ ــ وفيما يتعلق بالسفن المعدة للصيد يجب أن توجد فيها شهادة التسجيل ، ودفتر اليومية ،ودفتر البحارة ،وترخيص الملاحة ، والتراخيص المتعلقة بالصيد •

٣ ــ أما سفن النزهة فيجب أن تحمل شهادة التسجيل، ودفتر البحارة وترخيص الملاحة •

(مادة ٣٦)

يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز شهرين وبغرامة لاتجاوز الفى دينار أو باحدى هاتين العقوبتين •

١ ــ مالك السفينة الذى لا يحصل على ترخيص الملاحة •

٢ ــ الربان الذى لا يخطر مكتب مسح وتسجيل السفن بالتلف أو التغيير المذكور فى المادة ٢٧ •

٣ ــ مجهز السفينة وربانها اذا أبحرت السفينة رغم صدور قرار بمنعها من السفر •

٤ ــ ربان السفينة التي لا توجد بها الاوراق والوثائق المنصوص عليها فى المادة ٣٥ •

٣٥ ــ كل من يخالف اللوائح والقرارات الخاصة بتنظيم العمل داخل الموانىء والملاحة فى المياه الاقليمية •

(مادة ٣٧)

يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز شهرا وبغرامة لا تجاوز الف دينار أو باحدى هاتين العقوبتين :

١ ــ كل من يعرقل عمل الموظفين المكلفين بالتفتيش على السفن .

٢ ــ مجهز السفينة وربانها اذا لم تتوافر في السفينة الخدمات الطبية والصحية المنصوص عليها فى المادة ٣٤ .

الفصل الرابع ــ الحقوق العينية على السفينة

الفرع الاول ــ بناء السفينة

(مادة ٣٨)

يجب أن يكون عقد بناء السفينة مكتوبا والا كان باطلا . ويسرى هذا الحكم على كل تعديل للعقد .

(مادة ٣٩)

تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ولا تنتقل الملكية الى طالب البناء الا بقبول استلامها بعد تجربتها مالم يوجد اتفاق على غير ذلك .

(مادة ٤٠)

يضمن متعهد البناء خلو السفينة من العيوب الخفية ولو قبل المشترى استلام السفينة بعد تجربتها .

(مادة ٤١)

تنقضى دعوى ضمان العيوب الخفية بمضى سنة من وقت العلم بالعيب . وفى جميع الاحوال تنقضى الدعاوى المتعلقة بالضمان بمضى سنتين من وقت تسليم السفينة .

الفرع الثاني ــ الملكية الشائعة

(مادة ٤٢)

١ ــ يتبع رأى الاغلبية فى كل قرار يتعلق باستغلال سفينة مملوكة على الشيوع ما لم ينص القانون أو يتفق على غير ذلك .

٢ ــ وتتوافر الاغلبية بموافقة نصف عدد المالكين على الاقل بشرط أن يكونوا حائزين لاكثر من نصف الحصص في السفينة ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على أغلبية أخرى .

(مادة ٤٣)

١ ــ يسأل المالك على الشيوع عن الالتزامات الناشئة عن السفينة بنسبة حصته فيها .

٢ ــ واذا لم يكن أحد المالكين على الشيوع قد وافق على عمل تم بالاغلبية المشار اليها فى المادة السابقة ، فله أن يتخلى عن حصته للمالكين الاخرين . وفي هذه الحالة تبرأ ذمته من الالتزامات التي نشأت عن هذا العمل . وتوزع هذه الحصة على المالكين الاخرين بنسبة حصصهم فى السفينة .

(مادة ٤٤)

١ ــ يجوز بقرار من المالكين أن يعهد بادارة الشيوع الى مدير واحد أو اكثر . ويجوز أن يكون المدير من المالكين أو من غيرهم .

٢ ــ ويقوم المدير بجميع أعمال الادارة ويمثل المالكين على الشيوع أمام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الاعمال . ولا يجوز تقييد سلطاته الا بقرار كتابى صادر بالاغلبية المنصوص عليها فى المادة ٤٢ ولا يحتج بهذا القرار على الغير الا من تاريخ شهره فى سجل السفن .

٣ ــ ولا يجوز للمدير بيع السفينة ، أو رهنها أو ترتيب أى حق عينى آخر عليها ، الا بتفويض خاص من المالكين .

(مادة ٤٥)

١ ــ اذا باع احد المالكين على الشيوع حصته فى السفينة وجب على المشترى اخطار المالكين الاخرين رسميا بالبيع وبالثمن المتفق عليه . ويكون لكل مالك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ الاخطار أن يسترد الحصة المبيعه بشرط أن يدفع الثمن والمصاريف خلال تلك المدة .

٢ ــ ويكون الاسترداد بأعلان يوجه طالب الاسترداد الى كل من البائع والمشترى .

٣ ــ واذا طلب الاسترداد اكثر من مالك قسمت الحصة المبيعة بين طالبي الاسترداد بنسبة حصصهم .

(مادة ٤٦)

١ ــ تنتهي حالة الشيوع ببيع السفينة بيعا رضائيا ، أو بيعا قضائيا .

٢ ــ ولا يجوز بيع السفينة بيعا رضائيا الا بقرار يصدر بموافقة من يملكون نصفها على الاقل ما لم يوجد اتفاق كتابي على خلاف ذلك . ويبين في القرار كيفية حصول البيع وشروطه .

٣ ــ ويجوز لكل مالك فى حالة وقوع خلاف بين المالكين يتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة الكلية انهاء حالة الشيوع ببيع السفينة . ويبين الحكم كيفية حصول البيع وشروطه .

الفرع الثالث ــ حقوق الامتياز

(مادة ٤٧)

تكون الديون الاتية دون غيرها ممتازة :

١ ــ المصاريف القضائية التى انفقت لحفظ السفينة وبيعها وتوزيع ثمنها ، ورسوم الحمولة والموانىء وغيرها من الرسوم والضرائب من النوع ذاته ، ورسوم الارشاد ، والتعويضات عن الاضرار التى تلحق منشآت الموانىء والاحواض وطرق الملاحة ، ومصاريف رفع عوائق الملاحة التي أحدثتها السفينة ، ومصاريف الحراسة والصيانة من وقت دخول السفينة فى آخر ميناء .

٢ ــ الديون الناشئة عن عقد عمل الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة •

٣ ــ المكافآت المستحقة عن المساعدة والانقاذ ،وحصة السفينة فى الخسارات المشتركة •

٤ ــ التعويضات المستحقة عن التصادم وغيره من حوادث الملاحة ، والتعويضات عن الاصابات البدنية التى تحدث للمسافرين والبحارة ، والتعويضات عن هلاك أو تلف البضائع والامتعة •

٥ ــ الديون الناشئة عن العقود التي يبرمها الربان ، والعمليات التي يجريها خارج ميناء تسجيل السفينة في حدود سلطاته القانونية لحاجة فعلية تقتضيها صيانة السفينة أو متابعة السفر سواء أكان الربان مالكا للسفينة أم غير مالك لها ، وسواء أكان الدين مستحقا له أم لمتعهدى التوريد أم للاشخاص الذين قاموا باصلاح السفينة أم غيرهم من المتعاقدين •

(مادة ٤٨)

لا تخضع حقوق الامتياز لاى اجراء شكلي ، أو لاى شرط خاص بالاثبات •

(مادة ٤٩)

١ ــ تترتب حقوق الامتياز المنصوص عليها فى هذا القانون على السفينة ، واجرة النقل الخاصة بالرحلة التي نشأ خلالها الدين وعلى ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة •

٢ ــ ومع ذلك يترتب الامتياز المنصوص عليه في البند الثانى من المادة ٤٧ على أجور النقل المستحقة على جميع الرحلات التي تتم خلال عقد عمل واحد •

٣ ــ وتعتبر فى حكم اجرة النقل اجرة سفر الركاب وعند الاقتضاء قيمة ما يقابل تحديد مسئولية مالك السفينة •

(مادة ٥٠)

١ ــ يعتبر من ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل ما يأتى :

١ ــ التعويضات المستحقة للمالك عن الاضرار المادية التى لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل •

٢ ــ التعويضات المستحقة للمالك عن الخسارات المشتركة اذا نشأت عن أضرار مادية لحقت بالسفينة ولم يتم اصلاحها أو عن خسارة أجرة النقل •

٣ ــ المكافآت المستحقة للمالك عن أعمال المساعدة أو الانقاذ التى حصلت حتى نهاية الرحلة بعد خصم المبالغ المستحقة للربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة •

٢ ــ ولا تعتبر من ملحقات السفينة أو أجرة النقل التعويضات المستحقة للمالك نظير عقود التأمين ، أو المكافآت أو الاعانات أو المساعدات التي تمنحها الدولة •

(مادة ٥١)

يبقى حق الامتياز على أجرة النقل قائما ما دامت الاجرة مستحقة الدفع أو كانت تحت يد الربان أو ممثل المالك ، وكذلك الحال بالنسبة الى الامتياز على ملحقات السفينة وملحقات أجرة النقل •

(مادة ٥٢)

١ ــ ترتب الديون الممتازة المتعلقة برحلة واحدة طبقا لترتيب الامتيازات الواردة فى المادة ٤٧ •

٢ ــ وتكون الديون الواردة فى كل بند من المادة ٤٧ في مرتبة واحدة وتشترك فى التوزيع بنسبة قيمة كل منها •

٣ ــ وترتب الديون الواردة في البندين الثالث والخامس من المادة ٤٧ بالنسبة الى كل بند على حده طبقا للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها •

٤ ــ وتعتبر الديون المتعلقة بحادث واحد ناشئة فى تاريخ واحد •

٥ ــ وتتقدم الديون الممتازة الناشئة عن أية رحلة الديون الممتازة الناشئة عن رحلة سابقة •

٦ ــ ومع ذلك فالديون الناشئة عن عقد عمل واحد يشمل عدة رحلات تأتى كلها فى المرتبة مع ديون آخر رحلة •

(مادة ٥٣)

تتبع الديون الممتازة السفينة فى أية يد كانت • ويكون الامتياز سابقا في المرتبة مباشرة على الرهن •

(مادة ٥٤)

١ ــ تنقضى حقوق الامتياز على السفينة :

١ ــ ببيع السفينة بيعا قضائيا •

٢ ــ ببيع السفينة بيعا رضائيا بالشروط الاتية :

أولا : تسجيل عقد البيع فى سجل السفن •

ثانيا : النشر بلوحة الاعلانات فى مكتب مسح وتسجيل السفن ويشمل النشر بيانا بحصول البيع والثمن واسم المشترى وموطنه •

ثالثا : نشر ملخص للعقد فى الجريدة الرسمية يذكر فيه الثمن واسم المشترى وموطنه فضلا عن النشر مرتين تفصل بينهما ثمانية أيام في صحيفة يومية واسعة الانتشار •

٢ ــ وتنتقل حقوق الامتياز الى الثمن اذا قام الدائن الممتاز خلال ثلاثين يوما من تاريخ آخر نشر فى الصحف باعلان كل من المالك القديم والمالك الجديد رسميا بمعارضته فى دفع الثمن • ومع ذلك يظل امتياز الدائنين قائما على الثمن مالم يكن قد دفع أو وزع •

(مادة ٥٥)

١ ــ تنقضى حقوق الامتياز على السفينة بمضى سنة ما عدا حقوق الامتياز الضامنة لديون التوريد المشار اليها في الفقرة الخامسة من المادة ٤٧ فانها تنقضى بمضى ستة أشهر •

٢ ــ ويبدأ سريان المدة المشار اليها في الفقرة السابقة كما يأتى :

١ ــ بالنسبة الى حقوق الامتياز الضامنة لمكافأة أعمال المساعدة والانقاذ من يوم انتهاء هذه الاعمال •

٢ ــ بالنسبة الى حقوق الامتياز الضامنة لتعويضات التصادم والحوادث الاخرى والاصابات البدنية من يوم حصول الضرر •

٣ ــ بالنسبة الى الامتياز الخاص بهلاك البضائع والامتعة أو تلفها من يوم تسليم البضائع أو الامتعة أو من اليوم الذى كان يجب تسليمها فيه •

٤ ــ بالنسبة الى الاصلاحات والتوريدات وسائر الحالات الاخرى المشار اليها في الفقرة الخامسة من المادة ٤٧ من يوم نشوء الدين •

٣ ــ وفى جميع الاحوال الاخرى تسرى المدة من يوم استحقاق الدين •

٤ ــ ولا يترتب على تسليم الربان والبحارة وغيرهم ممن يرتبطون بعقد عمل على السفينة مبالغ مقدما أو على الحساب اعتبارا ديونهم المشار اليها فى الفقرة الثانية من المادة ٤٧ مستحقة الدفع قبل حلول الاجل المعين لها •

٥ ــ وتمتد مدة التقادم الى ثلاث سنوات اذا تعذر حجز السفينة المقرر عليها الامتياز في المياه الاقليمية الكويتية • ولا يفيد من ذلك الا الاشخاص الذين يتمتعون بجنسية الكويت أو الاشخاص الذين لهم موطن بها أو الاشخاص الذين ينتمون الى جنسية دولة تعامل رعايا الكويت بالمثل •

(مادة ٥٦)

للادارة البحرية المختصة حق حبس حطام السفينة ضمانا لمصاريف ازالة الحطام • ولها بيعه ادرايا بالمزاد والحصول على دينها من الثمن بافضلية على أى دائن آخر ويودع باقى الثمن خزانة المحكمة •

(مادة ٥٧)

تسرى أحكام هذا الفرع على السفن التى يستغلها المجهز غير المالك أو المستأجر الاصلي • ومع ذلك لاتسرى الاحكام المذكورة اذا فقد المالك حيازة السفينة بفعل غير مشروع وكان الدائن سيء النية •

الفرع الرابع ــ الرهن البحري

(مادة ٥٨)

١ ــ يكون رهن السفينة بطريق الرهن الرسمي •

٢ ــ ويجب ان يتم الرهن بعقد رسمى والا كان باطلا •

(مادة ٥٩)

١ ــ الرهن المقرر على السفينة أو على حصة منها يبقى على حطامها •

٢ ــ ولا يسرى الرهن المقرر على السفينة على اجرة النقل أو المكافآت أو الاعانات أو المساعدات التى تمنحها الدولة •

(مادة ٦٠)

يجوز رهن السفينة وهي فى دور البناء ، ويجب أن يسبق قيد الرهن اقرار فى مكتب التسجيل الواقع بدائرته محل بناء السفينة يبين فيه هذا المحل وطول السفينة وأبعادها الاخرى وحمولتها على وجه التقريب •

(مادة ٦١)

يجب قيد الرهن فى سجل السفن بمكتب مسح وتسجيل السفن لينفذ في حق الغير • واذا ترتب الرهن على السفينة وهي فى دور البناء يجب قيده فى سجل السفن بمكتب التسجيل المشار اليه فى المادة السابقة •

(مادة ٦٢)

يجب لاجراء القيد تقديم صورة رسمية من عقد الرهن لمكتب مسح وتسجيل السفن ، ويرفق بها قائمة من نسختين أصليتين موقعتين من طالب القيد تشتملان بوجه خاص على ما يأتى

١ ــ الاسم الكامل لكل من الدائن والمدين ومحل اقامته ومهنته •

٢ ــ تاريخ العقد •

٣ ــ مقدار الدين المبين في العقد •

٤ ــ الشروط الخاصة بالوفاء •

٥ ــ اسم السفينة المرهونة وأوصافها وتاريخ ورقم شهادة التسجيل أو اقرار ببناء السفينة •

٦ ــ المحل المختار للدائن فى دائرة مكتب التسجيل الذى يتم فيه القيد •

(مادة ٦٣)

يثبت مكتب مسح وتسجيل السفن محتويات القائمة

فى السجل ويسلم الطالب نسخة منها بعد التأشير عليها بما يفيد حصول القيد مع اثبات ذلك فى شهادة التسجيل •

(مادة ٦٤)

١ ـ تكون مرتبة الديون المضمونة برهن حسب تاريخ قيدها • واذا قيد رهنان أو أكثر على سفينة أو على حصة فيها كان ترتيبها حسب أسبقية القيد ولو كانت مقيدة في يوم واحد •

٢ ـ ويحفظ القيد مرتبة الرهن لمدة خمس سنوات من تاريخ اجرائه ، ويسقط القيد اذا لم يجدد قبل نهاية المدة •

(مادة ٦٥)

الدائنون المرتهنون لسفينة أو لجزء منها يتتبعونها فى أية يد كانت • ولا يجوز التصرف فى السفينة المرهونة بعد قيد محضر الحجز فى سجل السفينة •

(مادة ٦٦)

١ ـ اذا كان الرهن واقعا على جزء لا يزيد على نصف السفينة فليس للدائن المرتهن الا حجز هذا الجزء وبيعه • واذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصف السفينة جاز للمحكمة الكلية بناء على طلب الدائن بعد اجراء الحجز أن تأمر ببيع السفينة بأكملها •

٢ ـ ويجب في الحالتين المنصوص عليهما فى الفقرة السابقة التنبيه رسميا على باقى الشركاء قبل ابتداء اجراءات البيع بخمسة عشر يوما بدفع الدين المستحق أو اتخاذ اجراءات التنفيذ •

(مادة ٦٧)

يترتب على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من كل الرهون وتنتقل حقوق الدائنين الى الثمن •

(مادة ٦٨)

اذا انتقلت ملكية السفينة المرهونة أو بعضها قبل قيد محضر الحجز فعلى الدائن المرتهن الذى اتخذ اجراءات التنفيذ على السفينة أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه رسميا بدفع الدين •

(مادة ٦٩)

اذا أراد الحائز اتقاء اجراءات البيع وجب عليه قبل البدء في هذه الاجراءات أو خلال الخمسة عشر يوما التالية للتنبيه أن يعلن الدائنين المقيدين فى سجل السفن فى محلهم المختار بملخص العقد مع بيان تاريخه واسم البائع واسم السفينة ونوعها وحمولتها وثمنها والمصاريف وقائمة بالديون المقيدة مع تواريخها ومقدارها واسماء الدائنين • وعلى الحائز ان يصرح باستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهون فورا سواء أكانت مستحقة الاداء ام غير مستحقة وذلك في حدود ثمن السفينة •

(مادة ٧٠)

١ ـ يجوز لكل دائن فى الحالة المبينة في المادة السابقة ان يطلب بيع السفينة او جزء منها بالمزايدة مع التصريح بزيادة العشر وتقديم كفالة بالثمن والمصاريف •

٢ ـ ويجب اعلان هذا الطلب الى الحائز موقعا من الدائن خلال عشرة ايام من تاريخ الاعلان المنصوص عليه فى المادة السابقة • ويشتمل الطلب على تكليف الحائز بالحضور امام المحكمة الكلية التي توجد السفينة فى دائرتها او التي يقع فى دائرتها ميناء تسجيل السفينة اذا كانت غير موجودة فى احد موانىء الكويت وذلك لسماع الحكم باجراء البيع بالمزايدة •

(مادة ٧١)

اذا لم يتقدم اى دائن مرتهن بالطلب المذكور فى المادة السابقة ، فللحائز ان يطهر السفينة من الرهون بايداع الثمن خزانة المحكمة • وله فى هذه الحالة ان يطلب شطب القيد دون اتباع اية اجراءات اخرى •

(مادة ٧٢)

١ ـ لا يجوز بيع السفينة المرهونة في الكويت بيعا اختياريا في الخارج والا كان البيع باطلا بقوة القانون ما لم يتنازل الدائن في نفس عقد البيع عن الرهن وذلك بمراعاة ما تقضى به المادة ١٠ من هذا القانون •

٢ ـ وفي حالة مخالفة أحكام الفقرة السابقة يعاقب البائع بالحبس مدة لا تزيد على ستة اشهر وبغرامة لا تجاوز ستة الاف دينار او باحدى هاتين العقوبتين •

الفصل الخامس ـ الحجز على السفينة

الفرع الاول ـ الحجز التحفظي

(مادة ٧٣)

١ ـ يجوز توقيع الحجز التحفظي على السفينة بأمر من قاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية • ولا يوقع هذا الحجز الا وفاء لدين بحرى •

٢ ـ ويقصد بالدين البحرى الادعاء بحق مصدره احد الاسباب الاتية :

١ ـ الاضرار التي تحدثها السفينة بسبب التصادم او غيره •

٢ ـ الخسائر في الارواح او الاصابات البدنية التي تسببها السفينة او التي تنشأ عن استغلالها •

٣ ـ مصاريف المساعدة والانقاذ •

٤ ــ العقود الخاصة باستعمال السفينة او استئجارها بمقتضى عقد ايجار او غيره .

٥ ــ العقود الخاصة بنقل البضائع بمقتضي عقد ايجار او سند شحن او غير ذلك .

٦ ــ هلاك او تلف البضائع والامتعة التي تنقلهاالسفينة .

٧ ــ الخسارات المشتركة .

٨ ــ قطر السفينة .

٩ ــ الارشاد .

١٠ ــ توريدالمنتجات او الادوات اللازمة لاستغلال السفينة او صيانتها فى اية جهة حصل فيها التوريد .

١١ ــ بناء السفينة او اصلاحها او تجهيزها ومصاريف وجودها فى الاحواض .

١٢ ــ اجور الربان والضباط والبحارة .

١٣ ــ المبالغ التي ينفقها الربان او الشاحنون او المستأجرون او الوكلاء لحساب السفينة او لحساب مالكها .

١٤ ــ المنازعة فى ملكية السفينة .

١٥ ــ المنازعة فى ملكية سفينة على الشيوع او فى حيازتها او في استغلالها أو في حقوق المالكين على الشيوع على المبالغ الناتجة عن الاستغلال .

١٦ ــ الرهن البحرى .

(مادة ٧٤)

١ ــ لكل من يتمسك باحد الديون المذكورة في المادة السابقة ان يحجز على السفينة التى يتعلق بها الدين او على اية سفينة اخرى يملكها المدين اذا كانت هذه السفينة مملوكة له وقت نشوء الدين .

٢ ــ ومع ذلك لا يجوز الحجز على سفينة غير تلك التى يتعلق بها الدين اذا كان الدين من الديون المنصوص عليها فى البنود الثلاث الاخيرة من الفقرة الثانية من المادة السابقة .

(مادة ٧٥)

١ ــ اذا كان المدين الذى يستأجر السفينة يتولى ادارتها الملاحية وكان هو المسئول وحده عن دين بحرى متعلق بها جاز للدائن توقيع الحجز على هذه السفينة او على اية سفينة اخرى مملوكة للمستأجر . ولا يجوز توقيع الحجز على اية سفينة اخرى للمالك المؤجر بمقتضى ذلك الدين البحرى .

٢ ــ وتسرى احكام الفقرة السابقة فى جميع الحالات التى يكون فيها شخص آخر غير مالك السفينة ملزما بدين بحرى .

(مادة ٧٦)

١ ــ يأمر قاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية برفع الحجز اذا قدمت كفالة او ضمان آخر يكفى للوفاء بالدين .

٢ ــ ومع ذلك لا يجوز الامر برفع الحجز اذا تقرر بسبب الديون البحرية المذكورة فى البندين ١٤ و ١٥ من الفقرة الثانية من المادة ٧٣ وفى هذه الحالة يجوز لرئيس المحكمة ان يأذن لحائز السفينة باستغلالها اذا قدم ضمانا كافيا او ان ينظم ادارة السفينة خلال مدة الحجز بالكيفية التى يقررها .

(مادة ٧٧)

تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة او لمن يقوم مقامه عليها وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب مسح وتسجيل السفن .

(مادة ٧٨)

١ ــ يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور امام المحكمة الكلية التي وقع الحجز فى دائرتها لسماع الحكم بصحة الحجز وثبوت الحق ايا كان مقداره .

٢ ــ ويعين للجلسة ميعاد لا يجاوز الخمسة عشر يوما التالية لتاريخ محضر الحجز . وتنظر المحكمة الدعوى على وجه السرعة . ولا يضاف الى هذا الميعاد ميعاد مسافة .

الفرع الثاني ــ الحجز التنفيذي

(مادة ٧٩)

١ ــ لا يجوز توقيع الحجز التنفيذى على السفينة الا بعد مضى اربع وعشرين ساعة من اعلان السند التنفيذى . ويجب ان يشتمل هذا الاعلان على تكليف المدين بالوفاء .

٢ ــ ويعلن السند لشخص مالك السفينة او فى موطنه ، فاذا كان الامر متعلقا بدين بحرى على السفينة جاز تسليم الاعلان للربان او من يقوم مقامه عليها .

(مادة ٨٠)

١ ــ يكون الحجز التنفيذى على السفينة بمحضر يحرره مأمور التنفيذ ويجب ان يشتمل فضلا عن البيانات الواجب ذكرها فى اوراق الاعلان ، على اسم مأمور التنفيذ وتاريخ الحجز ومكانه وبيان السند التنفيذى والمبلغ المحجوز من اجله ووصف السفينة المحجوزة وتوقيع مأمور التنفيذ .

٢ ــ كما يجب ان يشتمل محضر الحجز على التكليف بالحضور امام المحكمة الكلية بميعاد لا يقل عن خمسة عشر يوما ولا يجاوز ثلاثين يوما من تاريخ الحجز لسماع الامر بالبيع .

٣ ــ ويعلن المحضر للمدين اذا لم يكن حاضرا وقت الحجز .

(مادة ٨١)

١ ــ تسلم صورة من محضر الحجز لربان السفينة او لمن

يقوم مقامه عليها وصورة ثانية للجهة البحرية المختصة بالميناء الذى وقع فيه الحجز لمنع السفينة من السفر وصورة ثالثة لمكتب مسح وتسجيل السفن لقيده في السجل •

٢ ـ كما تعلن صورة من المحضر للحائز وللدائنين المقيدين في سجل السفينة •

(مادة ٨٢)

١ ـ اذا امرت المحكمة بالبيع وجب ان تحدد شروط البيع والثمن الاساسي ولها ان تستعين في تحديده باهل الخبرة ، كما تعين الجلسة التى تجرى فيها المزايدة •

٢ ـ وتعلن ادارة الكتاب عن البيع بالنشر فى احدى الصحف اليومية الواسعة الانتشار وفى الجريدة الرسمية كما تعلن شروط البيع بمكتب مسح وتسجيل السفن وفى سوق الاوراق المالية وفى اى مكان اخر تعينه المحكمة •

٣ ـ ويشتمل الاعلان على ما يأتي :

١ ـ اسم الحاجز وموطنه •

٢ ـ بيان السند الذى يحصل التنفيذ بموجبه •

٣ ـ المبلغ المحجوز من اجله •

٤ ـ المواطن الذى اختاره الحاجز فى دائرة المحكمة التى توجد فيها السفينة •

٥ ـ اسم مالك السفينة وموطنه •

٦ ـ اسم المدين المحجوز عليه وموطنه •

٧ ـ اوصاف السفينة •

٨ ـ اسم الربان •

٩ ـ المكان الذى توجد فيه السفينة •

١٠ ـ الثمن الاساسي وشروط البيع •

١١ ـ اليوم والمحل والساعة التى يحصل فيها البيع •

٤ ـ ولا يجوز اجراء البيع الا بعد مضى خمسة عشر يوما من تاريخ اتمام النشر •

(مادة ٨٣)

١ ـ يحصل البيع بعد جلستين يفصل بينهما سبعة ايام ، ويقبل اكبر عطاء فى الجلسة الاولى بصفة مؤقته ويتخذ اساسا للمزايدة فى الجلسة الثانية التى يقع البيع فيها نهائيا للمزايد الذى قدم اكبر عطاء في الجلستين •

٢ ـ وتستوفي المحكمة من المزايد قبل اشتراكه في المزايدة تأمينا نقديا او خطاب ضمان تقدر المحكمة قيمته •

(مادة ٨٤)

اذا لم يقدم عرض في اليوم المعين للبيع وجب ان تحدد المحكمة ثمنا اساسيا جديدا اقل من الاول وتعين الجلسة التي تحصل فيها المزايدة •

وتتبع اجراءات الاعلان المنصوص عليها فى المادة ٨٢ •

(مادة ٨٥)

يجب على الراسى عليه المزاد ان يدفع الثمن والمصاريف في خزانة المحكمة خلال سبعة ايام على الاكثر من تاريخ رسو المزاد والا اعيد بيع السفينة على مسئوليته •

(مادة ٨٦)

١ ـ لا يجوز الطعن في حكم مرسى المزاد الا لعيب في الاجراءات •

٢ ـ وتبلغ ادارة الكتاب الحكم بعد صيرورته نهائيا الى مكتب مسح وتسجيل السفن للتأشير به فى السجل •

(مادة ٨٧)

يسرى فيما يتعلق بتقسيم الثمن المتحصل من المزايدة القواعد المبينة فى قانون المرافعات المدنية والتجارية •

الباب الثاني
اشخاص الملاحة البحرية
الفصل الاول ـ المالك والمجهز

(مادة ٨٨)

المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه بوصفه مالكا او مستأجرا لها • ويعتبر المالك مجهزا حتى يثبت العكس •

(مادة ٨٩)

تنظم بقرار من الوزير المختص المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها مع مراعاة الاتفاقيات الدولية النافذة في الكويت والعرف البحرى •

(مادة ٩٠)

يسأل مالك السفينة مدنيا عن افعال الربان والبحارة والمرشد وأى شخص آخر في خدمة السفينة متى وقعت منهم اثناء تأدية وظائفهم او بسببها ، كما يسأل عن التزامات الربان الناشئة عن العقود التى يبرمها في حدود سلطاته القانونية •

(مادة ٩١)

١ ـ يجوز لمالك السفينة ان يحدد مسئوليته بالقدر المبين في المادة ٩٤ فيما يتعلق بالالتزامات الناشئة عن احد الاسباب الاتية :

١ ـ وفاة او اصابة اى شخص يوجد على ظهر السفينة بقصد نقله وكذلك ضياع او تلف اى مال يوجد على السفينة •

٢ ـ وفاة او اصابة اى شخص آخر على البر او في البحر وكذلك ضياع او تلف اى مال اخر او اعتداء على اى حق اذا كان الضرر ناشئا عن فعل او خطأ اى شخص يكون المالك

مسئولا عنه سواء وجد هذا الشخص على السفينة او لم يوجد • وفى هذه الحالة الاخيرة يجب ان يكون الفعل او الخطأ متعلقا بالملاحة او بادارة السفينة او بشحن البضائع او نقلها اوتفريغها أو بصعود المسافرين أو نقلهم أو نزولهم • على أنه اذا كانت مسئولية المالك فى البندين السابقين ناشئة عن التزام عقدى فيما يتصل بنقل الاشخاص او البضائع طبقت قواعد تحديد المسئولية الواردة فى الفصل الرابع من الباب الثالث من هذا القانون •

٢ ــ ولمالك السفينة الحق فى تحديد مسئوليته عن الالتزامات المذكورة فى الفقرة السابقة ولو كان قيام هذه المسئولية لا يحتاج الى اثبات خطئه او خطأ الاشخاص الذين يسأل عنهم •

٣ ــ ولا يعتبر التمسك بتحديد المسئولية اقرارا بها •

(مادة ٩٢)

اذا نشأ لمالك السفينة عن الحادث ذاته دين قبل أحد الدائنين ، فلا يسرى تحديد المسئولية الا بالنسبة الى المبلغ الباقي بعد اجراء المقاصة بين الدينين •

(مادة ٩٣)

لا يجوز تحديد المسئولية في الاحوال الاتية :

١ ــ اذا كانت الواقعة المنشئة للالتزام مترتبة على خطأ شخصي من المالك •

٢ ــ الالتزامات الناشئة عن المساعدة والانقاذ والمساهمة في الخسارات المشتركة •

٣ ــ حقوق الربان والبحارة وكل تابع اخر لمالك السفينة موجود عليها او يتعلق عمله بخدمتها وكذلك حقوق ورثتهم وخلفائهم •

(مادة ٩٤)

١ ــ يكون تحديد مسئولية المالك بالكيفية الاتية :

١ ــ بمبلغ قدره خمسة وعشرون دينارا عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا اضرار مادية •

٢ ــ بمبلغ قدره خمسون دينارا عن كل طن من حمولة السفينة اذا لم ينتج عن الحادث الا اضرار بدنية •

٣ ــ بمبلغ قدره خمسة وسبعون دينارا عن كل طن من حمولة السفينة اذا نتج عن الحادث اضرار مادية واضرار بدنية معا • ويخصص من المبلغ المذكور خمسون دينارا عن كل طن للتعويض عن الاضرار البدنية وخمسة وعشرون دينارا عن كل طن للتعويض عن الاضرار المادية • فاذا لم يكف المبلغ المخصص للاضرار البدنية للوفاء بها كاملة اشترك الباقى منها مع ديون الاضرار المادية في المبالغ المخصصة للتعويض عن هذه الاضرار الاخيرة •

٢ ــ **ويكون التوزيع فى كل مجموعة من المجموعات الواردة** بالفقرة السابقة بنسبة كل دين غير متنازع فيه •

٣ ــ واذا وفى مالك السفينة قبل توزيع المبالغ المخصصة للتعويض احد الديون المذكورة فى المادة ٩١ جاز له ان يحل محل الدائن فى التوزيع بقدر المبلغ الذى وفاه •

٤ ــ ويجوز للمحكمة الاحتفاظ مؤقتا بجزءمن المبالغ المخصصة للتعويض للوفاء بالديون التي لم يتقدم اصحابها للمطالبة بها •

(مادة ٩٥)

تحسب حمولة السفينة فى تطبيق المادة السابقة بالكيفية الاتية:

١ ــ بالنسبة الى السفن ذات المحرك على اساس الحمولة الصافية للسفينة مضافا اليها الفراغ الذى تشغله الالات والمحركات •

٢ ــ بالنسبة الى السفن الشراعية على اساس الحمولة الصافية للسفينة •

٣ ــ ويعتبر الحد الادني للحمولة الصافية للسفينة ثلاثمائة طن ولو كانت حمولتها تقل عن ذلك •

(مادة ٩٦)

١ ــ تؤلف المبالغ المحددة لتعويض الاضرار البدنية والاضرار المادية الناشئة عن حادث واحدوحدة مستقلة تخصص لاداء التعويضات المستحقة عن هذا الحادث بغض النظر عن الديون الناشئة او التي قد تنشأ عن حادث اخر •

٢ ــ ولا يجوز للدائن اتخاذ اى اجراء على اموال مالك السفينة اذا وضع تحت تصرف الدائن بالفعل المبالغ المخصصة للتعويض أو اذا قدم ضمانا من أحد البنوك تقبله المحكمة •

(مادة ٩٧)

١ ــ تسرى احكام تحديد المسئولية على مجهز السفينة غير المالك والمستأجر والمجهز المدير والربان والبحارة ، كما تسرى على التابعين الاخرين للمالك أو المجهز أو المستأجر أو **المجهز المدير وذلك فيما يتعلق بتأدية وظائفهم** وبذات الشروط التي تسرى على المالك ، على **أن لا تجاوز مسئولية المالك ومسئولية الاشخاص المذكورين** عن الحادث الواحد الحدود المبينة في المادة ٩٤ •

٢ ــ واذا اقيمت الدعوى على الربان او البحارة جاز لهم التمسك بتحديد مسئوليتهم ولو كان الحادث الذى نشأ عنه الضرر يرجع الى خطأ شخصي صادر منهم • ومع ذلك اذا كان الربان او البحار في الوقت ذاته مالكا منفردا او على الشيوع أو مجهزا او مستأجرا او مجهزا مديرا فلا يسري هذا الحكم الا اذا كان الخطأ قد وقع منه بوصفه ربانا او بحارا •

الفصل الثاني ـ الربـان

(مادة ٩٨)

يعين مجهز السفينة الربان ويعزله • وللربان المعزول الحق في التعويض وفقا للقواعد العامة •

(مادة ٩٩)

١ ـ للربان وحده قيادة السفينة وادارة الرحلة البحرية • ويقوم الضابط الذي يليه مباشرة في الدرجة مقامه في حالة وفاته أو غيابه أو وجود مانع آخر •

٢ ـ ويجب على الربان ان يراعي في قيادة السفينة الاصول الفنية في الملاحةالبحرية والاتفاقيات الدولية والعرف البحري والاحكام المعمول بها في موانىء الدولة التي توجد بها السفينة •

٣ ـ وعليه ان يحافظ على صلاحية السفينة للملاحة وان يراعي كفاية المؤن واللوازم خلال الرحلة البحرية •

(مادة ١٠٠)

١ ـ لا يجوز للربان ان يتخلى عن قيادة السفينة منذ بدء الرحلة حتى وصول السفينة الى مرسى او ميناء مأمون •

٢ ـ ولا يجوز له ان يغادر السفينة او ان يأمر بتركها الا بسبب خطر محقق وبعد أخذ رأي ضباطها • وفي هذه الحالة يجب عليه انقاذ النقود وأوراق السفينة وأثمن البضائع اذا تيسر ذلك •

(مادة ١٠١)

على الربان ان يتولى بنفسه توجيه قيادة السفينة عند دخولها الى الموانىء او المراسي او الانهار او خروجها منها وبوجه عام في جميع الاحوال التي تعترض الملاحة صعوبات خاصة ولو كان ملزما بالاستعانة بمرشد •

(مادة ١٠٢)

١ ـ تكون للربان سلطة التوثيق على السفينة •

٢ ـ وهو مسئول على المحافظة على النظام في السفينة وله توقيع العقوبات التاديبية طبقا للقانون الخاص بذلك •

(مادة ١٠٣)

يتولى الربان قيد المواليد والوفيات التي تقع في السفينة• وعليه اثبات هذه الوقائع في دفتر السفينة وتبليغها الى قنصل الكويت في أول ميناء ترسو فيه السفينة والى السلطات الادارية المختصة في الكويت عند العودة اليها •

(مادة ١٠٤)

١ ـ اذا وقعت جريمة على ظهر السفينة تولى الربان جمع التحريات اللازمة حتى وصول السلطات المختصة . وله عند الاقتضاء ان يأمر بالقبض على المتهم وتفتيش المسافرين والبحارة واتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على الاشياء التي تفيد في اثبات الجريمة •

٢ ـ ويحرر الربان تقريرا بما تم من اجراءات ويسلم هذا التقرير مرفقا به محضر التحقيق والاشياء المضبوطة الى النيابة العامة في أول ميناء في الكويت •

(مادة ١٠٥)

١ـ يعتبر الربان نائبا قانونيا عن المجهز ويمثله أمام القضاء ، ويمارس السلطات التي يقررها له القانون قبل من له مصلحة في السفينة أو الشحنة دون حاجة الى ذكر اسم المجهز ، وكل تحديد يرد على هذه النيابة لا يحتج به على الغير حسن النية •

٢ ـ ولا تثبت للربان صفة النائب القانوني عن المجهز الا في المكان الذي يوجد فيه المجهز أو وكيل عنه •

٣ ـ وتشمل النيابة الاعمال اللازمة للسفينة والرحلة • ومع ذلك يجوز للربان القيام بالاعمال المعتادة المتعلقة بادارة السفينة وبالاصلاحات البسيطة وباستخدام البحارة وفصلهم في المكان الذي يوجد فيه المجهز او وكيل عنه •

ولا يحتج المجهز او وكيله بوجوده قبل الغير الا اذا كان هذا الغير يعلم بذلك •

(مادة ١٠٦)

يجب على الربان فيما يتعلق بوظائفه التجارية ان يتبع تعليمات المجهز وعليه ان يخطره وفقا للعرف بكل أمر خاص بالسفينة أو الشحنة •

(مادة ١٠٧)

على الربان ان يحتفظ في السفينة اثناء الرحلة بالوثائق التي يتطلبها القانون والتي تتعلق بالسفينة والبحارة والمسافرين والشحنة •

(مادة ١٠٨)

١ ـ على الربان ان يمسك دفترا للسفينة • ويجب ترقيم صفحات هذا الدفتر والتأشير عليه من الادارة البحرية المختصة•

٢ ـ ويذكر في دفتر السفينة الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ اثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر • ويشمل الدفتر قائمة الايرادات والمصروفات وبيانا بالجرائم التي قد يرتكبها البحارة او المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة •

٣ ـ كما يجب على الربان في السفن ذات المحرك ان يمسك دفترا خاصا بالالات المحركة يذكر فيه كمية الوقود التي اخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وكافة ما يتعلق بالالات المحركة •

(مادة ١٠٩)

على الربان خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء المقصود او المكان الذي رست فيه اختيارا او اضطرارا ان يقدم دفتر السفينة الى الادارة البحرية المختصة للتأشير عليه • ويكون التأشير خارج الكويت من السلطة المحلية المختصة •

(مادة ١١٠)

١ ــ اذا طرأت اثناء الرحلة حوادث غير عادية تتعلق بالسفينة أو بالاشخاص الموجودين عليها أو بالشحنة وجب على الربان ان يعد تقريرا بذلك •

٢ ــ وعلى الربان ان يقدم التقرير الى الادارة البحرية المختصة خلال اربع وعشرين ساعة من وصول السفينة الى الميناء او المرسى • ويقدم التقرير خارج الكويت الى قنصل دولة الكويت او الى السلطة المحلية المختصة عند عدم وجوده•

٣ ــ وعلى السلطة التي تسلمت التقرير ان تحيله فى اقرب وقت الى رئيس المحكمة الكلية او الى الجهة القضائية المختصة في الخارج للتحقيق فيه وذلك باستجواب البحارة والمسافرين وجمع المعلومات التي تساعد على الوصول الى الحقيقة وتحرير محضر بكل ذلك •

٤ ــ فاذا لم يحقق التقرير بالطريقة السابقة فلا يصلح دليلا امام القضاء •

٥ ــ ويجوز في جميع الاحوال اقامة الدليل على خلاف ما جاء بالتقرير •

٦ ــ ولا يجوز للربان فيما عدا حالة الضرورة القصوى ان يشرع فى تفريغ السفينة قبل تقديم التقرير المذكور •

(مادة ١١١)

١ ــ يجب على الربان ان يتخذ الاجراءات الضرورية التي تقتضيها المحافظة على مصلحة مالك السفينة والمجهز والبحارة والمسافرين وذوي الحقوق على الشحنة وذلك طبقا للعرف •

٢ ــ ولا يجوز له شحن البضائع على سطح السفينة الا بموافقة الشاحن أو اذا وجد عرف يقضي بذلك •

٣ ــ وعلى الربان ان يقوم في احوال الضرورة بكل عمل عاجل تقتضيه سلامة الارواح والمحافظة على السفينة والشحنة• ومع ذلك يجب عليه اخطار المجهز قبل ان يقرر القيام باجراء غير عادي اذا سمحت الظروف بذلك •

٤ ــ ويكون الربان مسئولا عن اخطائه ولو كانت يسيرة•

الفصل الثالث ــ البحارة وتنظيم العمل البحري

الفرع الاول ــ أحكام عامة

(ماد ١١٢)

يعتبر بحارا كل شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة • ويعتبر الربان من البحارة فيما يتعلق بعقد العمل المبرم بينه وبين المجهز •

(مادة ١١٣)

يجب ان تكون كل سفينة مزودة بعدد كاف من البحارة الاكفاء • ويحدد القانون واللوائح والاتفاقيات الدولية والعرف البحري المقصود بالربان والضباط والمهندسين البحريين الذين يجب وجودهم على السفينة وعددهم والمؤهلات التي يجب توافرها فيهم •

(مادة ١١٤)

١ ــ لا يجوز لمن يتمتعون بجنسية الكويت ان يقوموا باي عمل في السفن التى تبحر خارج المياه الاقليمية الا بعد الحصول على جواز بحري من الادارة البحرية المختصة •

٢ ــ ويصدر بتنظيم الجوازات البحرية وشروط منحها قانون خاص •

(مادة ١١٥)

١ ــ لا يجوز لاجنبي ان يعمل في سفينة تقوم بالملاحة الساحلية أو بالصيد أو القطر أو الارشاد فى المياه الاقليمية الا بترخيص من الادارة البحرية المختصة •

٢ ــ ولا يجوز فى السفن التي تقوم بالملاحة في اعالي البحار ان يزيد عدد البحارة الاجانب على النسب التي يصدر بتحديدها قرار من الوزير المختص •

الفرع الثانى ــ عقد العمل البحري

(مادة ١١٦)

تسري على عقد العمل البحري الاحكام الواردة في قانون العمل فى القطاع الاهلي وقانون التأمينات الاجتماعية فيما لم يرد بشأنه نص فى هذا القانون •

(مادة ١١٧)

لا يجوز اثبات عقد العمل البحري الا بالكتابة • ومع ذلك اذا لم يكن العقد مكتوبا جاز للبحار وحده اثباته بكافة الطرق •

(مادة ١١٨)

١ ــ يحرر عقد العمل البحري من ثلاث نسخ اصلية تسلم احداها لرب العمل وتودع الثانية الادارة البحرية المختصة وتسلم الثالثة الى البحار الا اذا كان العقد مشتركا فيحتفظ

رب العمل بهذه النسخة الاخيرة وللبحار ان يحصل على مستخرج بما يخصه فيها من بيانات •

٢ ــ ويجب أن يبين فى العقد تاريخ ومكان ابرامه واسم البحار وسنه وجنسيته وموطنه ونوع العمل الذي يلتزم بادائه واجره وكيفية تحديده وزمان ومكان دفعه ورقم وتاريخ ومكان اصدار الجواز البحري وتاريخ السفر والميناء الذي تبدأ منه الرحلة والميناء الذي تنتهي فيه اذا كان العقد لرحلة واحدة •

٣ ــ وعلى رب العمل أن يسلم البحار ايصالا بما يكون قد اودعه من أوراق •

(مادة ١١٩)

يجب على البحار القيام بالعمل المتفق عليه واطاعة أوامر رؤسائه فيما يتعلق بخدمة السفينة ولا يجوز له مغادرتها الا باذن • ويلتزم فى حالة الخطر بالعمل على انقاذ السفينة والاشخاص الذين يوجدون عليها والشحنة • وفى هذه الحالة يمنح البحار مكافأة عن كل ساعة اضافية بما يعادل ذات النسبة المقررة للاجر الاضافي في قانون العمل بالقطاع الاهلي وذلك أيا كان عدد ساعات العمل الاضافية •

(مادة ١٢٠)

لا يجوز للربان أو لأحد البحارة شحن أية بضاعة فى السفينة لحسابه الخاص الا باذن من رب العمل • ويترتب على مخالفة هذا الحظر الزام المخالف بدفع أجرة مقابل نقل البضائع تعادل اعلى اجرة اشترطت في مكان وزمان الشحن • وللربان ان يأمر بالقاء هذه البضائع في البحر اذا كانت تهدد سلامة السفينة او الاشخاص الموجودين عليها او الشحنة أو تستلزم اداء غرامات او نفقات فضلا عن التعويضات ان كان لها مقتض •

(مادة ١٢١)

يلتزم رب العمل باداء اجر البحارة في الزمان والمكان المعينين في العقد ، او اللذين يقضي بهما العرف البحري •

(مادة ١٢٢)

اذا كان الاجر معينا بالرحلة فلا يجوز تخفيضه فى حالة تقصير السفر بفعل المجهز او الربان • اما اذا نشأ عن الفعل المذكور اطالة السفر أو تأجيله فتزاد الاجور بنسبة امتداد المدة • ولا يسري هذا الحكم الاخير على الربان اذا كان تأجيل السفر او اطالته ناشئا عن خطئه •

(مادة ١٢٣)

١ ــ اذا كان البحار معينا بالرحلة فى الذهاب وحده استحق كامل اجره اذا توفى بعد بدء السفر •

٢ ــ واذا كان معينا للذهاب والاياب معا استحق نصف أجره اذا توفى أثناء الذهاب أو فى ميناء الوصول ، واستحق كامل الاجر اذا توفى اثناء الاياب •

(مادة ١٢٤)

١ ــ اذا تقرر سفر البحار جاز له الحصول على سلفة لا تجاوز ربع اجره الاصلي • ويذكر بيان عن السلفة فى دفتر البحارة او دفتر اليومية حسب الاحوال ويوقعه البحار • ولرب العمل رفض طلب السلفة •

٢ ــ ويجوز اداء السلفة لزوجة البحار او اولاده او اصوله او فروعه او غيرهم من الاشخاص الذين يقيمون معه ويتولى الانفاق عليهم بشرط وجود تفويض بذلك • ولا يجوز استرداد السلفة المذكورة في حالة انتهاء العقد لاي سبب كان ما لم يتفق على خلاف ذلك •

(مادة ١٢٥)

١ ــ اذا حالت قوة قاهرة دون البدء في السفر او دون مواصلته استحق البحار المعين بالرحلة أجره عن الايام التي قضاها فعلا فى خدمة السفينة • ومع ذلك يشترك البحار فيما قد يحصل عليه المالك أو المجهز من مبالغ التأمين او التعويضات بالقدر الباقي له من أجره •

٢ ــ ولا يجوز للبحار في الحالة المذكورة في الفقرة السابقة المطالبة بأية مكافأة أو تعويض •

(مادة ١٢٦)

١ ــ اذا كان البحار معينا بالرحلة في السفينة وغرقت أو صودرت او فقدت او أصبحت غير صالحة للملاحة جاز لرب العمل ان يطلب من المحكمة اعفاءه من دفع اجور البحارة كلها او بعضها اذا كان ما لحق السفينة من ضرر نشأ عن فعلهم او تقصيرهم في انقاذ السفينة أو الحطام او المسافرين او الشحنة •

٢ ــ ويجوز لرب العمل فى الحالة المذكورة في الفقرة السابقة انهاء عقد العمل البحري دون اخطار سابق •

(مادة ١٢٧)

لا يجوز الحجز على أجر البحار الا فى الحدود المبينة فى قانون العمل بالقطاع الاهلي •

(مادة ١٢٨)

١ ــ يلتزم رب العمل اثناء السفر بغذاء البحار ، واقامته فى السفينة دون مقابل ، ويكون تنظيم ذلك بقرار من الوزير المختص •

٢ ــ وفى حالة مخالفة احكام الفقرة السابقة يعاقب رب العمل بالحبس مدة لا تجاوز شهرا وبغرامة لا تجاوز الف دينار او باحدى هاتين العقوبتين •

(مادة ١٢٩)

١ ــ يلتزم رب العمل بعلاج البحار دون مقابل اذا اصيب بجرح أو مرض وهو فى خدمة السفينة • واذا كان الجرح أو

المرض ناشئا عن العصيان او غير ذلك من حالات سوء السلوك وجب على رب العمل اداء نفقات العلاج على ان يكون لـه خصمها مما يستحق البحار من أجر .

٢ ــ وينقضي التزام رب العمل بعلاج البحار اذا تبين ان الجرح أو المرض غير قابل للشفاء .

(مادة ١٣٠)

١ ــ يستحق البحار الذي يصاب بجرح او بمرض وهو في خدمة السفينة اجره كاملا اثناء الرحلة .

٢ ــ وتسري فيما يتعلق باستحقاق الاجر بعد انتهـاء الرحلة الاحكام الواردة بقانون العمل بالقطاع الاهلى .

٣ ــ كما يلتزم رب العمل بتعويض البحار اذا تخلف عن الجرح او المرض عجز كلي او جزئي وفقا لاحكام قانون العمل بالقطاع الاهلي .

٤ ــ ولا يستحق البحار اي اجر أو تعويض اذا كان الجرح او المرض ناشئا عن العصيان أو غير ذلك من احـوال سوء السلوك .

(مادة ١٣١)

اذا توفى البحار وهو فى خدمة السفينة وجب على رب العمل اداء نفقات دفنه ايا كان سبب الوفاة .

(مادة ١٣٢)

١ ــ يلتزم رب العمل باعادة البحار الكويتي الى الكويت اذا حدث اثناء السفر ما يوجب انزاله من السفينة الا اذا كان ذلك بناء على أمر من السلطة الاجنبية ، او بناء على اتفـاق بين رب العمل والبحار .

٢ ــ فاذا تم تعيين البحار في احد موانىء الكويت اعيد الى هذا الميناء . واذا تم التعيين في ميناء اجنبي اعيد البحار حسب اختياره الى هذا الميناء او الى أي ميناء في الكويت .

٣ ــ ويعاد البحار الاجنبي الى الميناء الذي تم تعيينه فيه الا اذا نص العقد على اعادته الى احد موانىء الكويت .

٤ ــ ويشمل الالتزام باعادة البحار نفقات غذائه ، واقامته، فضلا عن نقله .

(مادة ١٣٣)

اذا ابرم عقد العمل لمدة محددة وانتهت هذه المدة أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون حتى نهاية الرحلة . فاذا مرت السفينة بالميناء الذي تجب اعادة البحار اليه وفقا لاحكام المادة السابقة امتد العقد حتى دخول السفينة هذا الميناء .

(مادة ١٣٤)

اذا فصل البحار فلا يجوز للربان الزامه بترك السفينة اذا كانت في ميناء اجنبي الا باذن من قنصل الكويت او السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده ما لم يكن هذا الميناء هـو الميناء الذي عين فيه البحار ويجب اثبات قرار الفصل وتاريخه واسبابه في دفتر البحار والا اعتبر الفصل غير مشروع .

(مادة ١٣٥)

تنقضي جميع الدعاوي الناشئة عن عقد العمل البحري بمضي سنة من تاريخ انقضاء العقد .

الفصل الرابع ــ الوكلاء البحريون

الفرع الاول ــ وكيل السفينة

(مادة ١٣٦)

١ ــ وكيل السفينة هو وكيل المجهز في الجهات التي لا يوجد له فيها فروع .

٢ ــ يقوم وكيل السفينة باستلام البضاعة قبل بـدء الرحلة بقصد شحنها وتسليمها لاصحاب الشأن فيها عند وصول السفينة .

٣ ــ كما يقوم بتحصيل اجرة النقل . ويجوز ان يعهد اليه بالاعمال المعتادة المتعلقة بحاجة السفينة او الرحلة والتي يقوم بها الربان وفقا للمادة ١٠٥ . وفى هـذه الحالة تكون الديون الناشئة عن هذه الاعمال مضمونة بالامتياز المنصوص عليه فى البند الخامس من المادة ٤٧ .

(مادة ١٣٧)

يسأل وكيل السفينة امام المجهز مسئولية الوكيل بأجر ، ولا يسأل قبل الشاحنين أو المرسل اليهم الا فى حـالة خطئه الشخصي .

(مادة ١٣٨)

يعتبر وكيل السفينة ممثلا للناقل البحرى فى الدعـاوى الناشئة عن أعمال النقل البحرى والتي تقام منه او عليه في الجهة التي يقع بهامقرالوكيل .

(مادة ١٣٩)

١ ــ لايجوز أنيزاول أعمال وكالة السفن الامن كانمتمتعا بالجنسية الكويتية ومقيدا فى السجل المعد لذلـك بوزارة المواصلات .

٢ ــ ويجب على الوكيل ان يودع أحد البنوك الكويتية وديعة نقدية أو كفالة مصرفية لضمان تنفيذ الاحكام القضائية التى تصدر على موكليه .

٣ ــ ويصدر بتنظيم سجل وكلاء السفن ، وتحديد قيمة الوديعة او الكفالة الواجب ايداعها قرار من وزير المواصلات بعد أخذ رأى المؤسسة العامة للموانىء .

٤ ــ ويعاقب بالحبس مدة لاتزيد على شهرين وبغرامة لاتجاوز الفى دينار أو باحدى هاتين العقوبتين :

١ ــ كل من يزاول أعمال وكالة السفن ، او يعلن بأية وسيلـة من وسائل النشر عن قيامه بأعمال هذه الوكالة دون ان يكون اسمه مقيدا بالسجل .

٢ ـ كل من يقدم عمدا لوزارة المواصلات بيانات غير صحيحة لقيدها فى السجل •

الفرع الثاني ـ وكيل الحمولة

(مادة ١٤٠)

ينوب وكيل الحمولة عن أصحاب الشأن في البضاعة فى استلامها عند الوصول ودفع الاجرة المستحقة عنها •

(مادة ١٤١)

يقوم وكيل الحمولة باتخاذ الاجراءات والتدابير اللازمة للمحافظة على حقوق اصحاب الشأن فى البضاعة قبل الناقل ، والا افترض انه تسلم البضاعة بالحالة والكمية المذكورتين فى سند شحن ما لم يثبت وكيل الحمولة غير ذلك •

الفرع الثالث ـ مقاول الشحن والتفريغ

(مادة ١٤٢)

١ ـ يقوم مقاول الشحن والتفريغ بكافة العمليات المادية الخاصة بشحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها •

٢ ـ ويعمل مقاول الشحن والتفريغ بتكليف من الناقل البحرى الملزم وحده بتسليم البضاعة ـ ويجوز أن يعمل بتكليف من الشاحن أو المرسل اليه بموجب شرط فى مشارطة الايجار أو سند الشحن •

٣ ـ ويسأل مقاول الشحن والتفريغ عما يقع منه من خطأ • وتكون مسئوليته قبل من كلفه بالعمل الذى له وحده توجيه الدعوى المباشرة اليه •

(مادة ١٤٣)

يجوز ان يعهد الى مقاول الشحن والتفريغ بأعمال وكيل الحمولة وفى هذه الحالة تسرى عليه الاحكام المقررة فى المادتين ١٤٠ و ١٤١

(مادة ١٤٤)

تسرى على مقاول الشحن والتفريغ ووكيل السفينة ووكيل الحمولة فيما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن نشاط كل منهم أحكام تحديد المسئولية والاعفاء منها واحكام التقادم المقررة بالنسبة الى الناقل البحرى •

الباب الثالث

استغلال السفينة

الفصل الاول ـ احكام عامة في ايجار السفينة

(مادة ١٤٥)

١ ـ ايجار السفينة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه ان يضع تحت تصرف المستأجر نظير اجر سفينة او جزءا منها ، بقصد الاستغلال البحرى ، لمدة محددة ، او للقيام برحلة أو رحلات معينة •

٢ ـ واذا كانت السفينة معينة باسمها في العقد فليس للمؤجر ان يستبدل بها غيرها ، ما لم يتفق على غير ذلك •

(مادة ١٤٦)

يثبت عقد ايجار السفينة كتابة بمحرر يسمى مشارطة الايجار • فاذا زادت مدة العقد على سنة فلا يكون نافذا فى حق الغير الا اذا قيد بسجل السفن • ويكون القيد باثبات اسم المؤجر والمستأجر ومدة العقد •

(مادة ١٤٧)

١ ـ لا يجوز للمستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن أو يتنازل للغير عن الحقوق الناشئة عن عقد الايجار الا بموافقة كتابية من المؤجر •

٢ ـ ولايترتب على الايجار من الباطن علاقة مباشرة بين المؤجر والمستأجر من الباطن •

ومع ذلك يجوز للمؤجر الرجوع على المستأجر من الباطن بما لا يجاوز ما هو مستحق على هذا المستأجر للمستأجر الاصلي

(مادة ١٤٨)

١ ـ لمؤجر السفينة حق حبس البضائع المملوكة للمستأجر فى ميناء الوصول لاستيفاء الاجرة المستحقة له ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضي الامور الوقتيه بالمحكمة الكلية • ويأمر القاضي في حالة استعمال حق الحبس بايداع البضائع عند أمين يعينه • وله ان يأمر ببيعها او ببيع جزء منها وفاء للاجرة • ويعين ميعادا للبيع وكيفية اجرائه •

٢ ـ وللمؤجر امتياز على بضائع المستأجر الموجودة في السفينة أو المودعة عند امين طبقا لاحكام الفقرة السابقة • ويضمن الامتياز دين الاجرة وملحقاتها •

الفصل الثانى ـ تأجير السفينة غير مجهزة

(مادة ١٤٩)

١ ـ تأجير السفينة غير مجهزة عقد يلتزم بمقتضاه المالك بتمكين المستأجر من الانتفاع بسفينة معينة دون ان يجهزها بمؤن او لوازم او بحاره •

٢ ـ وتكون للمستأجر ادارة السفينة من الناحيتين الملاحية والتجارية •

(مادة ١٥٠)

١ ـ يلتزم المؤجر بتسليم السفينة فى حالة صالحة للملاحة مع الوثائق المتعلقة بها ، كما يلتزم باصلاح الاضرار التي تنشأ عن القوة القاهرة والاضرار التي يقتضيها الاستهلاك الناشىء عن الاستعمال العادى للسفينة في الغرض المتفق عليه • فاذا ترتب على هذه الاضرار تعطيل استعمال السفينة فلا تستحق الاجرة عن المدة التى تبقى فيها السفينة معطلة •

٢ ــ ويسأل المؤجر عن الضرر الذى يترتب على تسليم السفينة غير صالحة للملاحة الا اذا أثبت ان ذلك ناشيء عن عيب خفي لم يكن من المستطاع كشفه بالفحص العادى .

(مادة ١٥١)

١ ــ يلتزم المستأجر بدفع الاجرة في المواعيد المتفق عليها . كما يلتزم باستعمال السفينة فىالغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية الثابته في ترخيص الملاحة .

٢ ــ ويلتزم المستأجر برد السفينة عند انتهاء عقد الايجار فى الميناء الذى تسلمها فيه وبالحالة التى كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشيء عن الاستعمال العادى .

٣ ــ واذا انقضت مدة الايجار اثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون الى نهايتها واستحق المؤجر الاجرة المنصوص عليها فى العقد عن الايام الزائدة .

٤ ــ وفي حالة التأخير فى ردالسفينة بسبب منسوب الى المستأجر يلتزم بأداء تعويض يعادل ضعف الاجرة عن التأخير ما لم يثبت المؤجر ان الضرر يجاوز هذا التعويض .

(مادة ١٥٢)

يضمن المستأجر رجوع الغير على المؤجر بسبب يرجع الى استغلال السفينة .

(مادة ١٥٣)

تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة غير مجهزة بمضي سنة من تاريخ انتهاء العقد ، او من تاريخ ردها الى المؤجر فى الحالة المبينة في الفقرة الاخيرة من المادة ١٥١ ، أو من تاريخ شطبها من سجل السفن في حالة هلاكها او من تاريخ رجوع الغير على المؤجر فى الحالة المبينة فى المادة السابقة .

الفصل الثالث ــ تأجير السفينة مجهزة

(مادة ١٥٤)

١ ــ تأجير السفينة مجهزة عقد يلتزم المؤجر بمقتضاه بوضع سفينة معينة كاملة التجهيز تحت تصرف المستأجر للقيام برحلة أو برحلات معينة أو خلال المدة المتفق عليها فى العقد وبالشروط المذكورة فيه أو التى يقضى بها العرف .

٢ ــ واذا كانت السفينة مؤجرة بكاملها فلا يشمل الايجار الغرف والاماكن المخصصة للربان والبحارة .

(مادة ١٥٥)

١ ــ تنقضي الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة مجهزة بمضي سنة .

٢ ــ ويبدأ سريان هذه المدة في حالة التأجير بالرحلة من تاريخ انتهاء كل رحلة او من تاريخ وقوع الحادث الذى جعل بدء الرحلة أو الاستمرار فيها مستحيلا . وتنتهى الرحلة بوصول السفينة الى الميناء المتفق عليه وانزال البضائع التي وضعها المستأجر فيها .

٣ ــ ويبدأ سريان المدة فى حالة التأجير بالمدة من تاريخ انقضاء مدة العقد أو من تاريخ انتهاء الرحلة الاخيرة اذا امتدت المدة وفقا للفقرة الثانية من المادة ١٧٤ او من تاريخ وقوع الحادث الذى جعل تنفيذ العقد أو الاستمرار فى تنفيذه مستحيلا .

٤ ــ ويبدأ سريان المدة في حالة افتراض هلاك السفينة من تاريخ شطبها من سجل السفن .

الفرع الاول ــ مشارطة الايجار بالرحلة

(مادة ١٥٦)

يذكر فى مشارطة الايجار اسم المؤجر والمستأجر وموطنهما واسم السفينة وجنسيتها وحمولتها والجزء المؤجر منها واسم الربان ونوع الشحنة ومقدارها وأوصافها والمكان والمدة المتفق عليها للشحن والتفريغ ومقدار الاجرة وطريقة حسابها ومدة العقد وبيان الرحلات المتفق على القيام بها .

(مادة ١٥٧)

١ ــ على المؤجر ان يضع تحت تصرف المستأجر السفينة المعينة فى حالة صالحة للملاحة ومجهزة بما يلزم لتنفيذ العمليات المتفق عليها في المشارطة وان تبقى السفينة فى هذه الحالة طوال مدة الرحلة او الرحلات موضوع الاتفاق .

٢ ــ وعلى المؤجر كذلك ان يقوم بكل ما يلزم لتنفيذ هذه الرحلات .

(مادة ١٥٨)

يحتفظ المؤجر بالادارة الملاحية والادارة التجارية للسفينة.

(مادة ١٥٩)

يلتزم المستأجر بشحن البضائع وتفريغها فى المهل المتفق عليها فى عقد الايجار . فاذا لم ينص فى العقد على مهل معينة وجب الرجوع الى العرف . وفى هذه الحالة يتبع في حساب المهل وبدء سريانها العرف السائد فى الميناء الذى يجرى فيه الشحن أو التفريغ . فاذا لم يوجد عرف في هذا الميناء اتبع العرف البحرى العام .

(مادة ١٦٠)

للربان عند انقضاء مهلة التفريغ الحق فى انزال البضائع المشحونة على نفقة المستأجر ومسئوليته . وفى هذه الحالة يلتزم الربان باتخاذ التدابير اللازمة للمحافظة على البضائع .

(مادة ١٦١)

لايجوز للمؤجر ان يشحن في السفينة او فى الجزء المؤجر منها بضائع غير خاصة بالمستأجر دون اذن منه .

(مادة ١٦٢)

يسأل المستأجر عن الاضرار التي تلحق بالسفينة او البضائع المشحونة فيها اذا كانت هذه ناشئة عنفعل المستأجر أو ناشئة عن عيب فى بضائعه .

(مادة ١٦٣)

١ ـ لاتستحق أجرة السفينة اذا لم تسلم البضائع المشحونة فيها للمرسل اليه أو لم توضع تحت تصرفه فى ميناء الوصول •

٢ ـ ومع ذلك تستحق الاجرة اذا كان عدم التسليم ناشئا عن خطأ المستأجر او اذا هلكت البضائع لعيب فيها او بسببطبيعتها الخاصة أو اذا اضطر الربان لبيعها أثناء الرحلة بسبب العيب او التلف او اذا امر الربان باتلافها بسبب خطورتها أو ضررها او حظر نقلها ولم يكن المؤجر يعلم بذلك عند وضعها في السفينة

٣ ـ وكذلك تستحق الاجرة عن الحيوانات التي تنفق أثناء الرحلة بسبب لا يرجع الى فعل المؤجر •

(مادة ١٦٤)

١ ـ يبقى عقد ايجار السفينة نافذا دون تعويض أو زيادة الاجرة اذا أوقفت السفينة مؤقتا اثناء الرحلة بسبب لا يرجع الى فعل المؤجر او الربان • وفى هذه الحالة يجوز للمستأجر ان يطلب تفريغ بضائعه على نفقته ، وله بعد ذلك ان يعيد شحنها فى السفينة على نفقته ايضا ،وان يدفع الاجرة كاملة في الحالين ،

٢ ـ فاذا تعذر على السفينة استئناف السفر وجب على الربان استئجار سفينة او اكثر بمصاريف من قبلهلنقل البضائع الى المحل المعين دون ان يستحق زيادة فى الاجرة • فاذا تعذر عليه ذلك فلا تستحق الاجرة الا بقدر ما تم من الرحلة • وذلك كله ما لم يوجد اتفاق على خلاف ذلك •

٣ ـ وللمستأجر فى كل وقت ان يطلب تسليم البضائع قبل وصولها الى المكان المتفق عليه بشرط ان يدفع الاجرة كاملة والنفقات الاضافية ، وأن يكون الميناء الذى يطلب تسليم البضائع فيه آمنا بالنسبة الى السفينة •

(مادة ١٦٥)

ينفسخ عقد ايجار السفينة دون تعويض على المؤجر أو المستأجر اذامنعت التجارة مع الدولة التي يقع فيها الميناء المعين لتفريغ البضاعة او اذا قامت قوة قاهرة تجعل تنفيذ الرحلة مستحيلا •

(مادة ١٦٦)

اذالم يشحن المستأجر كل البضائع المتفق عليها التزم بدفع كامل الاجرة •

(مادة ١٦٧)

١ ـ لايبرأ المستأجر من دفع الاجرة بالتخلى عن البضائع للمؤجر •

٢ ـ وكذلك لايبرأ من دفع الاجرة اذا قامت الجهات الرسمية بمصادرة البضائع قبل تسليمها الى المرسل اليه •

(مادة ١٦٨)

اذا تعذر على السفينة الوصول الى الميناء المتفق على تسليم البضائع فيه وجب على المؤجر ان يوجه السفينة الى اقرب مكان من الميناء المذكور •

وفي هذه الحالة يتحمل المؤجر مصاريف نقل البضائع الى الميناء المتفق عليه •

الفرع الثاني ـ مشارطة الايجار الزمنية

(مادة ١٦٩)

تتضمن مشارطة الايجار الزمنية على وجه الخصوص البيانات الآتية :

١ ـ عناصر تعيين السفينة المؤجرة •

٢ ـ اسم كل من المؤجر والمستأجر •

٣ ـ مقدار الاجرة •

٤ ـ مدة الايجار •

(مادة ١٧٠)

يلتزم المؤجر انيضع تحت تصرف المستأجر وللمدة المتفق عليها السفينة المعينة بالمشارطة فى حالة صالحة للملاحة وللخدمة المتفق عليها ، وعليه ان يبقى على هذه الصلاحية طوال مدة العقد •

(مادة ١٧١)

يحتفظ المؤجر بالادارة الملاحية للسفينة ، وتنتقل الى المستأجر ادارتها التجارية ويتحمل أعباء هذه الادارة وعلى وجه الخصوص تزويد السفينة بالوقود والزيوت والشحوم ودفع رسم الموانىء والارشاد وغيرها من المصاريف •

(مادة ١٧٢)

يلتزم المستأجر بدفع كامل الاجرة عن المدة التي تكون فيها السفينة تحت تصرفه ولو توقفت بسبب حوادث الملاحة • ومع ذلك لا تستحق الاجرة اذا هلكت السفينة او توقفت بسبب قوة قاهرة او فعل المؤجر •

(مادة ١٧٣)

يسترد المؤجر حقه فى التصرف في السفينة اذا لم يستوف الاجرة المستحقة له بعد اعذار المستأجر • ومع ذلك يلتزم المؤجر بنقل البضائع المشحونة الى ميناء الوصول مقابل أجرة المثل مع عدم الاخلال بحقهفى المطالبة بالتعويض •

(مادة ١٧٤)

١ ـ يلتزم المستأجر عند انقضاء عقد الايجار باعادة السفينة الى الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه مالم يتفق على خلاف ذلك •

٢ ـ واذا انقضت مدةالايجار أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون الى نهايتها واستحق المؤجر الاجرة المنصوص عليها فى العقد عنالايام الزائدة •

٣ ــ ولا يجوز تخفيض الاجرة اذا أعيدت السفينة قبل الميعاد المتفق عليه الا اذا اتفق على غير ذلك .

الفصل الرابع ــ عقد النقل البحري

الفرع الاول ــ عقد نقل البضائع

(مادة ١٧٥)

١ ــ عقدالنقل البحرى عقد يتعهد بمقتضاه الناقل سواء كان مالك السفينةاو مجهزها او مستأجرها بنقل بضائع فى السفينة الى ميناء معين مقابل اجر .

٢ ــ وتسرى على عقد النقل البحرى فيما يتعلق بحقوق والتزامات المرسل اليه احكام المادتين ٤٤٥ و ٢/٤٥٩ من قانون التجارة .

(مادة ١٧٦)

١ ــ يثبت عقد النقل البحرى بسند شحن .

٢ ــ ويكتب سند الشحن باللغة العربية بصورة واضحة ، ويجوز ان تضاف اليها احدى اللغات الدولية فى التعامل .

٣ ــ ويجب ان يكون سند الشحن مؤرخا وموقعا من الناقل او من ينوب عنه ، ويذكرفى السند اسم كل من الناقل والشاحن والمرسل اليه وموطن كل منهم وصفات البضائع كما دونها الشاحن وعلى وجه الخصوص عدد الطرود ووزن البضائع او حجمها او كميتها على حسب الاحوال وعلامات البضائع وحالتها الظاهرة وميناء القيام وميناء الوصول واسم السفينة وحمولتها وجنسيتها ومقدار أجرة النقل وكيفية حسابها اذا كانت مستحقة فى ميناء الوصول ، ومكان اصدار السند وتاريخه وعدد الصور التى حررت منه .

٤ ــ ويجب أن تكون العلامات التى يضعها الشاحن على البضائع كافية لتعيينها وأن توضع بحيث تبقى قراءتها ممكنة حتى نهاية الرحلة .

(مادة ١٧٧)

١ ــ يحرر سند الشحن من نسختين اصليتين تسلم احداهما الى الشاحن والاخرى الى الناقل وتختم الاخيرة بخاتم « غير قابل للتداول » .

٢ ــ ويوقع الناقل او من ينوب عنه النسخة الاصلية المسلمة للشاحن . وتعطى هذه النسخة لحائزها الشرعى الحق في تسلم البضائع والتصرف فيها .

٣ ــ ويجوز ان تحرر من النسخة الاصلية المسلمة للشاحن عدة صور مماثلة . ويجب ان تكون كل صورة منها مرقمة وان يذكر فيها انها غير قابلة للتداول ولا تعطى هذه الصور لحائزها الحق فى تسلم البضائع والتصرف فيها .

(مادة ١٧٨)

١ ــ يحرر سند الشحن باسم شخص معين أو لأمره او للحامل .

٢ ــ ويتداولسند الشحن بالتظهير اذا كان اسميا او للأمر ، وبالتسليم اذا كان للحامل .

٣ ــ وفى حالةتداول سند الشحن بالتظهير يجوز الاتفاق على قصر الضمان على وجود البضائع وصحة عقد النقل وقت التظهير ولا يجوز للناقل أن يتمسك في مواجهة المظهر اليه تظهيرا ناقلا للملكية بالدفوع التى يجوز له التمسك بها قبل حامل سابق للسند .

٤ ــ ويجوز النص فى سند الشحن على حظر تداوله او التنازل عنه . على أن يكون ذلك بصورة بارزة وواضحة .

(مادة ١٧٩)

١ ــ يقدم الشاحن كتابة البيانات المتعلقة بالبضائع قبل الشحن ، وتقيد هذه البيانات فى سند الشحن . وللناقل أو من ينوب عنه الامتناع عن قيد البيانات المتعلقة بعلامات البضائع أو عددها أو كميتها أو وزنها اذا كانت لديه أسباب جدية للشك فى صحتها او لم تكن لديهالوسائل الكافية للتأكد منها . وفى جميع الاحوال يجب ذكر اسباب الامتناع عن قيد البيانات فى سند الشحن .

وللشاحن او من تسلم البضائع اثبات صحة هذه البيانات .

٢ ــ ويكون الشاحن مسئولا قبل الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة البيانات التى قدمها عن البضائع، ولا يجوز للناقل التمسك بعدم صحة البيانات المذكورة فى سند الشحن قبل أي شخص آخر غير الشاحن .

(مادة ١٨٠)

اذا وجد الربان في السفينة قبل السفر بضائع تخالف البيان المقدم عنها والمثبت فى سند الشحن جاز له اخراجها من السفينة فى محل الشحن أو ابقاؤها فيها مع استيفاء أجرة تعادل اعلى اجرة تدفع لبضائع من نوعها فى المحل المذكور وذلك مع عدم الاخلال بما قد يستحق من تعويض .

(مادة ١٨١)

١ ــ اذا شحنت فى السفينة بضائع خطرة او قابلة للالتهاب او للانفجار جاز للناقل في كل وقت انيخرجها منالسفينة او ان يعدمها أو ان يزيل خطورتها بدون أي تعويض اذا ثبت انه لم يكن يرضىبشحنها لو علم بنوعها او بطبيعتها . وفضلا عن ذلك يسأل الشاحن عن الاضرار والمصاريف الناشئة بطريق مباشر او غير مباشر عن شحنها فى السفينة .

٢ ــ واذا شحنت بضائع من هذا القبيل بعلم الناقل ورضائه واصبحت خطرا على السفينةاو على شحنتهاجاز انزالها من

السفينة او اعدامها او ازالة خطرها بمعرفة الناقل بدون مسئولية عليه الا فيما يتعلق بالخسارات البحرية المشتركة عند الاقتضاء •

(مادة ١٨٢)

على الناقل ان يعطى الشاحن ايصالا باستلام البضائع قبل شحنها فى السفينة ويستبدل بهذا الايصال بناء على طلب الشاحن سند شحن بعد وضع البضائع فى السفينة • ويكون للايصال الحجية المقررة لسند الشحن اذا اشتمل على البيانات المنصوص عليها فى الفقرة الثانية من المادة ١٧٦ وكان مؤشرا عليه بكلمة « مشحون » •

(مادة ١٨٣)

١ ــ يعتبر سند الشحن حجة في اثبات البيانات التى يشتمل عليها وذلك فيما بين الناقل والشاحن وبالنسبة الى الغير •

٢ ــ ويجوز فى العلاقة بين الناقل والشاحن اثبات عكس ما ورد بسند الشحن • اما بالنسبة الى الغير فلا يجوز للناقل اثبات عكس ما جاء به وانما يجوز ذلك للغير •

٣ ــ ويعتبر المرسل اليه من الغير فى حكم هذه المادة الا اذا كان هو الشاحن نفسه •

(مادة ١٨٤)

١ ــ يجوز لكل من له حق فى تسلم البضائع بمقتضى سند الشحن ان يطلب من الناقل اذنا بتسليم كميات معينة منها بشرط ان ينص على ذلك فى عقد النقل • وتصدر اذون التسليم باسم شخص معين أو لأمره أو للحامل ويكون تداول هذه الاذون بذات الطريقة التى تتداول بها سندات الشحن ، ويجب ان تكون موقعة من الناقل •

٢ ــ واذا كان سند الشحن قابلا للتداول وجب على الناقل ان يذكر فيه بيانا عن اذون التسليم التى اصدرها والبضائع المبينة بها • واذا وزعت الشحنة بكاملها بين اذون تسليم متعددة وجب على الناقل ان يسترد سند الشحن •

ويعطى اذن التسليم حامله الشرعى الحق في تسلم البضائع المبينة بالاذن •

(مادة ١٨٥)

١ ــ على الناقل تسليم البضائع للحامل الشرعى لسند الشحن او اذن التسليم •

٢ ــ واذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضائع أو رفض تسلمها جاز للناقل ان يطلب من قاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية الاذن له بايداعها عند امين يعينه القاضى •

(مادة ١٨٦)

على الناقل ان يقوم بشحن البضائع وتجميعها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة •

(مادة ١٨٧)

١ ــ لا تستحق اجرة النقل اذا لم تسلم البضائع للمرسل اليه او لم توضع تحت تصرفه فى ميناء الوصول •

٢ ــ ومع ذلك تستحق الاجرة اذا كان عدم التسليم ناشئا عن خطأ الشاحن او المرسل اليه ، اواذا هلكت البضائع لعيب فيها ، او بسبب طبيعتها الخاصة ، او اذا اضطر الربان لبيعها اثناء الرحلة بسبب العيب او التلف ، او اذا امر الربان باتلافها بسبب خطورتها او ضررها او حظر نقلها ولم يكن الناقل يعلم بذلك عند شحنها •

٣ ــ وكذلك تستحق الاجرة عن الحيوانات التى تنفق اثناء الرحلة بسبب لا يرجع الى فعل الناقل •

(مادة ١٨٨)

١ ــ لا يبرأ الشاحن من دفع اجرة النقل بالتخلى عن البضائع للناقل •

٢ ــ وكذلك لا يبرأ من دفع الاجرة اذا قامت الجهات الرسمية بمصادرة البضائع قبل تسليمها الى المرسل اليه •

(مادة ١٨٩)

١ ــ للناقل حق حبس البضائع فى ميناء الوصول لاستيفاء اجرة نقلها المستحقة له ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية • ويأمر القاضى فى حالة استعمال حق الحبس بايداع البضائع عند امين يعينه • وله ان يأمر ببيعها أو بيع جزء منها وفاء للاجرة ، ويعين ميعادا للبيع وكيفية اجرائه •

٢ ــ وللناقل امتياز على البضائع المشحونة فى السفينة او المودعة عند امين طبقا لاحكام الفقرة السابقة • ويضمن الامتياز دين الاجرة وملحقاتها •

(مادة ١٩٠)

يسأل الشاحن عن الاضرار التى تلحق بالسفينة او بالبضائع المشحونة فيها اذا كانت هذه الاضرار ناشئة عن فعله او عن عيب فى بضائعه •

(مادة ١٩١)

١ ــ لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع او تلفها الناتج عن عدم صلاحية السفينة للملاحة الا اذا كان عدم الصلاحية راجعا الى اهمال الناقل فى بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة قبل السفر وعند البدء فيه أو ضمان تجهيزها بما يلزمها من مواد ومؤن وبحارة على وجه مرض او فى اعداد العنابر والغرف الباردة والمبردة وجميع اقسام السفينة الاخرى المخصصة لشحن البضائع بحيث تكون هذه الاماكن صالحة لوضع البضائع ونقلها وحفظها •

٢ ــ وفى جميع الحالات التى ينشأ فيها هلاك البضائع او تلفها عن عدم صلاحية السفينة يقع عبء الاثبات فيما يتعلق

ببذل الهمة الكافية على عاتق الناقل أو أي شخص آخر يتمسك بالاعفاء المنصوص عليه في هذه المادة .

(مادة ١٩٢)

لا يسأل الناقل عن هلاك البضائع او تلفها او التأخير فى تسليمها اذا كان ذلك ناشئا عن أحد الاسباب الآتية :

١ ــ الفعل أو الخطأ أو الاهمال الذى يقع فى الملاحة او فى ادارة السفينة من الربان او البحارة او المرشد او احد تابعى الناقل .

٢ ــ الحريق ما لم يحدث بفعل الناقل او خطئه .

٣ ــ مخاطر البحر اوالمياه الملاحية الاخرى او اخطارها او حوادثها .

٤ ــ القضاء والقدر .

٥ ــ حوادث الحرب .

٦ ــ اعمال الاعداء العامين .

٧ ــ كل ايقاف او اكراه صادر من حكومة او سلطة او شغب او حجز قضائى .

٨ ــ قيود الحجر الصحى .

٩ ــ كل فعل اوامتناع من جانب الشاحن او مالك البضائع او وكيله او ممثلة .

١٠ ــ كل اضراب عن العمل أو توقف عنه أو اغلاق أو عائق عارض اذا كان من شأن هذه الافعال منع استمرار العمل كليا أو جزئيا .

١١ ــ الفتن او الاضطرابات الاهلية .

١٢ ــ انقاذ أومحاولة انقاذ الارواح أو الاموال فى البحر .

١٣ ــ اى انحراف في السير لانقاذ او محاولة انقاذ الارواح أو الاموال فى البحر أو أي انحراف آخر يبرره سبب معقول .

١٤ ــ العجز فى الحجم أو الوزن أوأي هلاك أو تلف آخر ناتج عن عيب خفى فى البضائع أو عن طبيعتها الخاصة أو عن عيب ذاتي فيها .

١٥ ــ عدم كفاية التغليف .

١٦ ــ عدم كفاية او عدم اتقان العلامات .

١٧ ــ العيوب الخفية التى لا يكشفها الفحص العادى .

١٨ ــ أي سبب آخر غير ناشىء عن فعل الناقل أو وكلائه او تابعيه او اخطائهم . وعلى من يتمسك بهذا الدفع اثبات انه لا شأن لفعل هؤلاء الاشخاص او اخطائهم فى احداث الهلاك او التلف .

(مادة ١٩٣)

١ ــ اذا تقررت مسئولية الناقل عن هلاك البضائع او تلفها كليا فيحسب التعويض وفقا للقيمة المعتادة لبضاعة من جنسها ونوعها في مكان الوصول وزمانه .

ويكون التعويض الذى يدفعه الناقل عن الهلاك او التلف الجزئي او التأخير فى التسليم بما يعادل النقص الذى اصاب قيمة البضاعة وفق احكام الفقرة السابقة على الا يزيد هذا التعويض فى أية حال عما يستحق فى حالة الهلاك الكلى للبضائع .

٢ ــ وفى جميع الاحوال لا يلزم الناقل بسبب الهلاك أو التلف الذى يلحق بالبضائع أو التأخير في تسليمها بمبلغ يزيد على مائتين وخمسين دينارا عن كل طرد او وحدة ، او على سبعمائة وخمسين فلسا عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالى للبضائع اى التحديدين اكبر وذلك ما لم يكن الشاحن قد قدم بيانا قبل الشحن عن طبيعة البضائع وقيمتها واثبت الناقل هذا البيان فى سند الشحن . ويعتبر البيان المذكور قرينة على صحة القيمة التى عينها الشاحن للبضائع ويجوز للناقل اثبات عكسها .

٣ ــ اذا جمعت الطرود أو الوحدات المشحونة فى صناديق أو أوعية أو غيرها من الحاويات وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية اعتبر كل منها طردا أو وحدة مستقلة فيما يتعلق بتعيين الحد الاعلى للمسئولية المبين بالفقرة السابقة . وفى غير هذه الحالة تعتبر الحاوية بما احتوته طردا أو وحدة واحدة .

٤ ــ ويجوز باتفاق خاص بين الشاحن والناقل أو من ينوب عنه تعيين حد أقصى لمسئولية الناقل يختلف عن الحد المنصوص عليه فى هذه المادة بشرط أن لا يقل عنه .

٥ ــ وفى جميع الاحوال لا يسأل الناقل عن الهلاك او التلف الذى يلحق بالبضائع اذاتعمد الشاحن تقديم بيانات غير صحيحة لاثباتها فى سند الشحن تتعلق بطبيعة البضائع او بقيمتها

(مادة ١٩٤)

على كل من الناقل ومن تسلم البضائع فى حالة هلاكها أو تلفها أن ييسر للآخر وسائل فحص البضائع والتحقق من عدد الطرود .

(مادة ١٩٥)

١ ــ يعتبر باطلا كل شرط فى سند الشحن او فى اية وثيقة اخرى مماثلة يكون من شأنه اعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع اوتلفها او تأخير وصولها الناشىء عن الخطأ او الاهمال او التقصير فى الالتزامات المنصوص عليها فى هذا الفرع او يتضمن تخفيف هذه المسئولية .

٢ ــ وكل شرط يتضمن التنازل الى الناقل عن الحقوق الناشئة عن التأمين على البضائع وكل وكل شرط آخر يماثله يعتبر فى حكم شروط الاعفاء من المسئولية .

(مادة ١٩٦)

١ ــ للناقل ان يتنازل عن كل او بعض الحقوق والاعفاءات المقررة له وان يزيد من التزاماته المنصوص عليها فى هذا الفرع وذلك بشرط أن يكون التنازل أو زيادة الالتزامات قد ذكرت فى سند الشحن المسلم للشاحن •

٢ ــ ويجوز الاتفاق على شروط او تحفظات او اعفاءات تتعلق بالتزامات الناقل ومسئوليته عن هلاك البضائع او تلفها أو بالتزامه بحفظها أو العناية بها أو تجميعها وذلك بالنسبة للفترة السابقة على الشحن أو اللاحقة للتفريغ •

(مادة ١٩٧)

يجوز الاتفاق على مخالفة احكام المسئولية الواردة بالمواد السابقة اذا كانت طبيعة البضائع المطلوب نقلها وحالتها وظروف شحنها والظروف والشروط والمواعيد التى يجب ان يتم فيها النقل مما يبرر ابرام اتفاق خاص بشرط ان لا يكون هــذا الاتفاق مخالفا للنظام العام او متعلقا بعناية عمــال الناقل او وكلائه او يقظتهم بخصوص الشحن والتجميع والرص والنقل والحفظ والعناية بالبضائع المنقولة بحرا وتفريغها ، وبشرط أن يدون الاتفاق فى سند الشحن أو فى ايصال الاستلام وان يؤشر عليهما أنهما غير قابلين للتداول •

(مادة ١٩٨)

١ ــ في حالة هلاك البضائع او تلفها يجب على من تسلمها ان يخطر كتابة الناقل اومن ينوب عنه فى ميناء التفريغ قبل التسلم او خلاله بهلاك البضائع او تلفها والا افترض انها سلمت اليه بحالتها المذكورة فى سند الشحن حتى يقدم الدليل على العكس• اما اذا كان الهلاك او التلف غير ظاهر فيجب تقديم الاخطار المذكور خلال ثلاثة ايام من تاريخ التسليم الفعلى للبضائع •

٢ ــ ولا يلزم تقديم الاخطار اذا اجريت معاينة البضائع وقت التسليم بحضور الناقل او من يمثله ومن تسلم البضائع •

(مادة ١٩٩)

١ ــ تسرى احكام المسئولية المذكورة فى هذا الفرع على النقل البحرى بمقتضى سند الشحن فى الفترة الواقعة بين شحن البضائع في السفينة وتفريغها منها •

٢ ــ ولا تسرى هذه الاحكام على النقل بمشارطة ايجار الا اذا صدر بمقتضى هذه المشارطة سند شحن وذلك من الوقت الذى ينظم فيه هذا السند العلاقة بين حامله والناقل •

٣ ــ كما لا تسرى هذه الاحكام عــلى نقــل الحيوانات الحية او البضائع التى يذكر فى عقد النقل ان شحنها يكــون على سطح السفينة وتنقل فعلا بهذه الكيفية •

(مادة ٢٠٠)

١ ــ للناقل ان يصدر سند شحن مباشر يتعهد بمقتضاه بنقل البضائع من مكان معين على مراحل متتابعة • وفى هــذه الحالة يسأل الناقل عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند الى انتهاء النقل ويكون مسئولا عن أفعال الناقلين اللاحقين له الذين يتسلمون البضاعة ولا يسأل كل من الناقلين اللاحقين الا عــن الاضرار التى تقع اثناء قيامه بنقل البضائع •

(مادة ٢٠١)

١ ــ تنقضى الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى بمضى سنة من تاريخ تسليم البضائع او من التاريخ الذى كان يجب ان يتم فيه التسليم •

٢ ــ وفي حالة استرداد ما دفع بغير وجه حق تبدأ هذه المدة من اليوم الذى يعلم فيه من دفع غير المستحق بحقه في الاسترداد•

٣ ــ وينقطع سريان التقادم بالمطالبة بكتــاب مســجل مصحوب بعلم الوصول ، كما ينقطع بمفاوضات التسوية التى تجرى بين الطرفين او بندب خبير لتقدير الاضرار وذلك بالاضافة الى الاسباب المقررة قانونا •

الفرع الثاني ــ عقد نقل الاشخاص

(مادة ٢٠٢)

عقد نقل الاشخاص عقد يلتزم فيه الناقل بنقل المسافر فى رحلة بحرية معينة نظير أجر •

(مادة ٢٠٣)

١ ــ يثبت عقد نقل الاشخاص بالبحر كتابة بمحرر يسمى « تذكرة السفر » •

٢ ــ ويذكر فى تذكرة السفر على وجه الخصوص اســم الناقل واسم المسافر وبيان عن الرحلة واسم السفينة وتاريــخ ومكان القيام ومكان الوصول وموانىء الرسو المتوسط وأجرة النقل والدرجة التى يشغلها المسافر فى السفينة ومكانه فيهــا وتاريخ ومكان اصدار التذكرة •

٣ ــ ولا يجوز النزول عن تذكرة السفر الى الغير الا بموافقة الناقل •

(مادة ٢٠٤)

يضمن الناقل سلامة المسافر ويسأل عما يحدث له مــن ضرر بسبب الوفاة او الاصابة باصابات بدنية اذا كان الحادث الذى نشأ عنه الضرر وقع فى الفترة بين بدء صعود المسافر الى السفينة وتمام نزوله منها •

ولا يجوز للناقل أن ينفى مسئوليته الا باثبــات السبب الاجنبى •

(مادة ٢٠٥)

يسأل الناقل عن الضرر الناشى عن التأخير فى الوصول او عن عدم تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد الا اذا اثبت ان ذلك ناشىء عن سبب اجنبى عنه •

(مادة ٢٠٦)

١ ــ تسرى احكام المادتين السابقتين على النقل المجاني •

٢ ــ وفي حالة النقل الودى لا يسأل الناقل الا اذا اثبت المضرور ان الضرر ناشىءعن الغش او الخطأ الجسيم من جانب الناقل او تابعيه .

(مادة ٢٠٧)

يقع باطلا كل اتفاق يقضى باعفاء الناقل من المسئولية عن وفاة المسافر او عما يصيبهمن اضرار بدنية . وفيما عدا حالتى الخطأ العمدي والخطأ الجسيم من الناقل او من تابعيه ، يجوز للناقل ان يشترط اعفاءه منالمسئولية عن الاضرار غير البدنية أو اضرار التأخير التى تلحق المسافر .

(مادة ٢٠٨)

في حالة الاصابة البدنية يجبتبليغ الناقل كتابة بالاصابةخلال عشرة ايام من تاريخ مغادرة المسافر للسفينة ، والا يفترض انه غادر السفينة دون اصابة ،ما لم يثبت عكس ذلك .

(مادة ٢٠٩)

١ ــ اذا تعذر سفر السفينة بسبب لا يرجع الى الناقل ، انفسخ العقد دون تعويض ، ووجب على الناقل رد الاجرة المحصلة من المسافر .

٢ ــ واذا توقفت الرحلة مدة تجاوز الحد المعقول ، جاز للمسافر فسخ العقد مع الزام الناقل بالتعويض . ويعفى الناقل من التعويض اذا اثبت ان توقف الرحلة يرجع الى سبب غير منسوب اليه .

٣ ــ ولا يجوز الفسخ اذا قام الناقل بنقل المسافر الى مكان الوصول المتفق عليه ، في ميعاد معقول ، وعلى سفينة من نفس الدرجة .

(مادة ٢١٠)

يشمل التزام الناقل نقل امتعة المسافر في الحدود التىيعينها العقد ، او العرف .

(مادة ٢١١)

١ ــ يسلم الناقل ، او وكيله ، او الربان ، ايصالا بالامتعة التى يسلمها اليه المسافر لنقلها . ويجب تسجيل هذه الامتعة فى دفتر خاص فى السفينة . وتسرى على هذه الامتعة الاحكام الخاصة بمسئولية الناقل المقررة فى حالة نقل البضائع .

٢ ــ ويسأل الناقل عن الامتعة التى يحتفظ بها المسافر، متى ثبت ان الضياع ، أو التلف ، راجع الى خطأ الناقل ، أو احد تابعيه .

(مادة ٢١٢)

للناقل ان يحبس امتعة المسافر المسلمة اليه ، وله حق امتياز على ثمنها ، وفاء لاجرة النقل .

(مادة ٢١٣)

لا تسرى الاحكام الخاصة بمسئولية الناقل علىالاشخاص المسافرين خلسة .

(مادة ٢١٤)

١ ــ تتقادم بمضى سنة الدعاوى الناشئة عن عقد نقل المسافرين وامتعتهم .

ومع ذلك اذا كانتالدعوى ناشئة عن فعل يعتبر جريمة فلا تنقضى الا بانقضاء الدعوى الجنائية .

٢ ــ وتبدأ المدة من يوم مغادرة المسافر السفينة ، او من اليوم الذى كان يجب ان يغادرها فيه .

الفرع الثالث ــ الوكالة بالعمولة للنقل

(مادة ٢١٥)

١ ــ لا تجوز مزاولة مهنة الوكالة بالعمولة للنقل البحرى الا لمن كان متمتعا بالجنسية الكويتية ، ومقيدا فى السجل المعد لذلك بوزارة المواصلات .

٢ ــ ويصدر بتنظيم هذا السجل قرار من وزير المواصلات بعد أخذ رأى المؤسسة العامة للموانىء .

٣ ــ ويعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهرين وبغرامة لا تجاوز الفى دينار أو احدى هاتين العقوبتين :

١ ــ كل من يزاول أعمال الوكالة بالعمولة للنقل البحري ، أو يعلن بأية وسيلة من وسائل النشر عن قيامه بأعمال هذه الوكالة دون أن يكون اسمه مقيدا بالسجل .

٢ ــ كل من يقدم عمدا لوزارة المواصلات بيانات غير صحيحة لقيدها بالسجل .

الفصل الخامس ــ القطر والارشاد

الفرع الاول ــ القطر

(مادة ٢١٦)

تسأل كل من السفينة القاطرة ، والسفينة المقطورة ، بالتضامن بينهما ، عن الأضرار التي تلحق بالغيربمناسبة القيام بعملية القطر .

(مادة ٢١٧)

١ ــ تكون السفينة القاطرة مسئولة عن الأضرار التي تلحق بالسفينة المقطورة ، الا اذا أثبتت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجىء أو عيب ذاتي في السفينة المقطورة ، أو خطأ من ربانها .

٢ ــ أما الضرر الذى يلحق بالسفينة القاطرة ، فلا تسأل عنه السفينة المقطورة ، الا اذا كان خطؤها هو السبب في احداث هذا الضرر .

الفرع الثاني ــ الارشاد

(مادة ٢١٨)

١ ــ الارشاد اجبارى فى موانىء الكويت .

٢ ــ وتسرى فيما يتعلق بتنظيم الارشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم التي تستحق عنه وجزاء مخالفة أحكامه القوانين والقرارات الخاصة بذلك .

٣ ـ وتعفى من الالتزام بالارشاد السفن التي تقل حمولتها الاجمالية المسجلة عن أربعمائة طن •

(مادة ٢١٩)

تبقى قيادة السفينة وادارتها للربان اثناء قيام المرشد بعمله •

(مادة ٢٢٠)

١ ـ يسأل مجهز السفينة وحده ، عن الأضرار التي تلحق بالغير ، بسبب الأخطاء التي تقع من المرشد بمناسبة قيامه بعملية الارشاد •

٢ ـ ولا يسأل المرشد عن الأضرار التي تلحق بالسفينة التي يرشدها ، الا اذا صدر منه خطأ جسيم بمناسبة قيامه بعملية الارشاد •

(مادة ٢٢١)

يكون مجهز السفينة مسئولا عن الأضرار التي تصيب سفينة الارشاد اثناء عملية الارشاد ، الا اذا كان الضرر ناشئا عن خطأ جسيم من المرشد •

الفرع الثالث ـ التقادم

(مادة ٢٢٢)

تتقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر والارشاد بمضى سنة من تاريخ انتهاء هذه العمليات •

الباب الرابع
الحوادث البحرية
الفصل الاول ـ التصادم

(مادة ٢٢٣)

١ ـ اذا وقع تصادم بين سفن بحرية ، أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية، تسوى التعويضات المستحقة عن الاضرار التي تلحق بالسفن والأشياء والاشخاص الموجودين على السفينة طبقا للأحكام الواردة في هذا الفصل دون اعتبار للمياه التي حصل فيها التصادم •

٢ ـ وتسرى الاحكام المذكورة ـ ولو لم يقع تصادم مادى ـ على تعويض الاضرار التي تسببها سفينة لسفينة أخرى ، أو للأشياء ، أو الأشخاص الموجودين على هذه السفينة، اذا كانت هذه الأضرار ناشئة عن حركة الامواج بسبب قيام السفينة بمناورة او اهمال القيام بها او عن عدم مراعاة القوانين أو اللوائح •

(مادة ٢٢٤)

اذا نشأ التصادم عن قوة قاهرة ، أو قام شك حول أسبابه ، تحملت كل سفينة ما اصابها من ضرر • ويسرى هذا الحكم ولو كانت السفن أو احداها راسية وقت التصادم •

(مادة ٢٢٥)

اذا نشأ التصادم عن خطأ احدى السفن ، التزمت هذه السفينة بتعويض الضرر الناشىء عن التصادم •

(مادة ٢٢٦)

١ ـ اذا كان الخطأ مشتركا قدرت مسئولية كل سفينة بنسبة الخطأ الذى وقع منها • ومع ذلك اذا حالت الظروف دون تعيين نسبة الخطأ الذى وقع من كل سفينة ، أو اذا تبين أن أخطاءها متعادلة ، وزعت المسئولية بينها بالتساوى •

٢ ـ وتسأل السفن التى اشتركت فى الخطأ بالنسبة المشار اليها في الفقرة السابقة ، ويدون تضامن بينها ، قبل الغير عن الأضرار التي تلحق بالسفن أو البضائع أو الأمتعة أو الاموال الاخرى الخاصة بالبحارة أو المسافرين أو أى شخص آخر موجود على السفينة •

٣ ـ وتكون المسئولية بالتضامن اذا كان الضرر ناشئا عن وفاة الاشخاص الموجودين عليها أو اصابتهم ، ويكون للسفينة التى تدفع أكثر من حصتها الرجوع على السفن الاخرى •

(مادة ٢٢٧)

تترتب المسئولية المقررة فى هذا الفصل اذا وقع التصادم بخطأ المرشد ولو كان الارشاد اجباريا •

(مادة ٢٢٨)

لا يفترض الخطأ فيما يتعلق بالمسئولية الناشئة عن التصادم •

(مادة ٢٢٩)

لا تسرى أحكام هذا الفصل على التصادم الذى يقع بين السفينة القاطرة والسفينة المقطورة ، ولا على أية حالة أخرى توجد فيها علاقة عقدية بين السفينتين •

(مادة ٢٣٠)

١ ـ يجب على ربان كل سفينة من السفن المتصادمة أن يبادر الى مساعدة السفينة الاخرى وبحارتها والمسافرين عليها ، وذلك في حدود استطاعته ، ودون تعريض سفينته وبحارتها والمسافرين عليها لخطر جدى ، وعليه بقدر استطاعته أن يخطر السفينة الاخرى باسم سفينته وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المسافرة اليها •

٢ ـ ولا يكون مالك السفينة أو مجهزها مسئولا لمجرد مخالفة الأحكام السابقة •

(مادة ٢٣١)

١ ـ للمدعى رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام احدى المحاكم الآتية :

أ ـ محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلال السفينة •

ب ـ محكمة المكان الذى وقع فيه الحجز على سفينة المدعى عليه التي أحدثت الضرر ، أو على سفينة أخرى مملوكة له ، اذا كان الحجز عليها جائزا ، أو محكمة المكان الذى كان من الجائز توقيع الحجز فيه والذى قدم فيه المدعى عليه كفيلا أو ضمانا آخر •

جـ ــ محكمة المكان الذى وقع فيه التصادم ، اذا حدث فى الموانىء أو المرافىء أو في المياه الداخلية .

٢ ــ ويجــوز للخصوم الاتفــاق على رفع الدعوى أمام محكمة غــير المحاكم المذكورة فى الفقــرة السابقة ، أو عرض النزاع على التحكيم .

(مادة ٢٣٢)

تنقضى دعــاوى التعويض الناشئة عن التصــادم بمضى سنتين من تاريخ وقوع الحادث .

(مادة ٢٣٣)

ينقضي حق الرجوع المشار اليه في الفقرة الاخيرة من المادة ٢٢٦ بمضى سنة من تاريخ الوفاء .

الفصل الثاني ــ المساعدة والانقاذ

(مادة ٢٣٤)

تسرى أحكام هذا الفصل على مســاعدة وانقاذ السفن البحرية التي تكون فى حالة الخطر ، والأشياء التي تنقلها وأجور النقل . كما تسرى على الخدمات من النوع ذاته التي تؤدى بين السفن البحرية ومراكب الملاحة الداخلية ، دون اعتبــار للمياه التي تقدم فيها هذه الخدمات أو تحصل فيها المساعدة أو الانقاذ .

(مادة ٢٣٥)

١ ــ كل عمل من أعمال المساعدة أو الانقاذ يعطى الحق في مكافأة عادلة اذا أدى الى نتيجة نافعة .

٢ ــ وفي جميع الاحوال لا يجوز أن تجاوز المكافأة قيمة الاشياء التي أنقذت .

٣ ــ وتستحق المكافأة ولو تمت المساعدة أو الانقاذ بين سفن مملوكة لشخص واحد .

(مادة ٢٣٦)

لا يستحق الاشخاص الذين ساهموا في أعمال المساعدة أيةمكافأة اذا كانت السفينة التي قدمت لها المساعدة قد منعتهم عن معونتها صراحة ولسبب معقول .

(مادة ٢٣٧)

فى حالة القطر أو الارشاد لا تستحق أية مكافأة ــ للسفينة التى تقوم بهذه العملية ــ عن مساعدة أو انقاذ الســفينة التي تقطرها أو ترشدها أو البضائع الموجودة عليها الا اذا قامت السفينة القاطرة أو المرشدة بخدمات استثنائية لا تدخل عادة فى عمليات القطر والارشاد .

(مادة ٢٣٨)

١ ــ يحدد الطرفان مقدار المكافأة والا فتحدده المحكمة .

٢ ــ وتحدد بالكيفية ذاتها نسبة توزيع المكافأة بين السفن التي اشتركت في عمليات المساعدة أو الانقاذ ، وكذلك نسبة التوزيع بين مالك كل سفينة وربانها وبحارتها .

٣ ــ واذا كانت السفينة التي قامت بالانقاذ أجنبية فيتم التوزيع بين مالكها وربانها والاشخاص الذين فى خدمتها طبقا لقانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها .

(مادة ٢٣٩)

١ ــ لا تستحق مكافأة عن انقاذ الارواح البشرية .

٢ ــ ومع ذلك يستحق الاشخاص الذين انقذوا الارواح البشرية نصيبا عادلا في المكافأة التي تعطى لمن قامــوا بانقاذ السفينة والبضائع بمناسبة الحادث ذاته .

(مادة ٢٤٠)

١ ــ يجوز للمحكمة بناء على طلب أحد الطرفين ابطال أو تعديل كل اتفاق على مساعدة أو انقاذ تم وقت الخطر وتحت تأثيره اذا وجدت أن شروط الاتفاق غير عادلة .

٢ ــ وفي جميع الاحوال يجوز للمحكمة بناء على طلب ذوى الشأن ابطال أو تعديل الاتفاق المذكور اذا تبين أن رضاء أحد الطرفين شابه تدليس أو اخفــاء للحقيقة أو أن المكافأة لا تتناسب زيادة أو نقصا والخدمات التي أديت .

(مادة ٢٤١)

١ ــ تراعى المحكمة في تحديد المكافأة ــ تبعا للظروف ــ الاساسين الآتيين حسب ترتيب ذكرهما :

أ ــ مقــدار الفائدة التي نتجت عن الانقــاذ ، وجهود المنقذين وكفاءتهم ، والخطر الذى تعرضت له الســفينة التي قدمت لها المساعدة والمسافرون عليها وبحارتهــا والبضــائع المشحونة فيها ، والخطر الذى تعرض له المنقذون والسفينة التي قامت بالمساعدة والانقــاذ ، والوقت الذى استغرقته هــذه العمليات ، والمصاريف والاضرار التي نتجت عنها ، ومخاطر المسئولية وغيرها من المخاطر التي تعرض لها المنقذون ، وقيمة الادوات التي استعملوها ، مــع مراعاة تخصص السفينة فى المساعدة والانقاذ عند الاقتضاء .

ب ــ قيمة الاشياء التي انقذت .

٢ ــ وتراعى المحكمة الاساســين المذكورين فى الفقرة السابقة عند توزيع المكافأة بين القائمين بالانقاذ اذا تعددوا .

٣ ــ ويجوز للمحكمــة أن تقضى بتخفيض المكافأة أو الغائها اذا تبين أن القائمين بالانقاذ قد ارتكبوا أخطاء جعلت المساعدة أو الانقاذ لازما ، أو اذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش .

(مادة ٢٤٢)

١ ــ يجب على كل ربان في حدود استطاعته ودون تعريض سفينته أو بحارتها أو المسافرين عليها لخطر جدى أن يقــدم المساعدة لكل شخص يوجد فى البحر معرضا لخطر الهلاك ولو كان من الاعداء .

٢ ـ ويعاقب ربان السفينة الذى لا يقدم المساعدة المذكورة في الفقرة السابقة بالحبس مدة لا تجاوز ستة شهور وبغرامة لا تجاوز ستة آلاف دينار أو باحدى هاتين العقوبتين • ولا يسأل المالك أو المجهز عما يحكم به للغير من تعويض بسبب هذه الجريمة ٩٠

(مادة ٢٤٣)

تنقضى دعاوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والانقاذ بمضى سنتين من تاريخ انتهاء هذه الاعمال •

الفصل الثالث ـ الخسارات البحرية المشتركة

(مادة ٢٤٤)

تسرى على الخسارات البحرية الأحكام المنصوص عليها في هذا الفصل فيما لم يرد بشأنه اتفاق خاص بين ذوى الشأن • فاذا لم يوجد اتفاق ، أو نص ، تطبق القواعد المقررة في العرف البحرى •

(مادة ٢٤٥)

الخسارات البحرية اما مشتركة ، واما خاصة •

(مادة ٢٤٦)

١ ـ تعتبرخسارة مشتركة كل تضحيةاو مصاريف غير اعتيادية يبذلها الربان او ينفقها قصدا ، وبكيفية معقولة ، من اجل تأمين المصالح المشتركة دفعا لخطر يهدد السفينة وشحنتها •

٢ ـ وكل خسارة لا تنطبق عليها احكام الفقرة السابقة تعتبر خسارة خاصة •

٣ ـ ويفترض ان الخسارة خاصة وعلى من يدعى انها خسارة مشتركة اثبات ذلك •

(مادة ٢٤٧)

يتحمل الخسارة الخاصة مالك الشيء الذى لحقه الضرر او من أنفق المصاريف مع مراعاة حقه في الرجوع على من احدث الضرر او من افاد من المصاريف التى انفقت •

(مادة ٢٤٨)

يساهم في تحمل الخسارة المشتركة كل الاطراف الذين جمعت بينهم مصالحهم المشتركة فى الرحلة البحرية الواحدة •

(مادة ٢٤٩)

١ ـ تعتبر الخسارة مشتركة ولو كان الحادث الذى نتجت عنه بخطأ احد المشاركين فى الرحلة ، وذلك يغير اخلال بحق ذوى الشأن فى الرجوع على من صدر منه الخطأ •

٢ ـ ولا يجوز لمن صدر منه الخطأ ان يطالب باعتبار ما لحقه من ضرر خسارة مشتركة •

(مادة ٢٥٠)

١ ـ لا تدخل فى الخسارات المشتركة الا الاضرار والمصاريف الناشئة مباشرة عن عمل له صفة الخسارةالمشتركة •

٢ ـ اما الاضرار والمصاريف غير المباشرة الناشئة عن تأخير السفينة او تعطيلها او عن فرق اسعار البضائع او غير ذلك فلا تدخل فى الخسارات المشتركة •

٣ ـ وتعتبر خسارة مشتركة المصاريف التى انفقت بدلا من مصاريفاخرىكانت تدخل فى الخسارة المشتركة لو انها كانت قد انفقت بشرط ان لا تجاوز المصاريف التى لم تنفق •

(مادة ٢٥١)

تساهم البضائع المشحونة على سطح السفينة خلافا للعرف البحرى في الخسارة المشتركة اذا انقذت • اما اذا القيت فى البحر ، او اتلفت ، جاز لصاحبها طلب اعتبارها خسارةمشتركة اذا اثبت انه لم يوافق على طريقة شحنها •

(مادة ٢٥٢)

١ ـ لا يدخل فى الخسارات المشتركة الهلاك او التلف الذى يلحق البضائع المشحونة بغير علم الربان او التي قدم عنها عمدا وصف غير صحيح •

٢ ـ واذا قدم بيان عن قيمة البضائع بأقل من قيمتها الحقيقية فلا تقبل في الخسارات الا على اساس القيمة التى وردت فى البيان •

٣ ـ ومع ذلك اذا انقذت البضائع التى شحنت بغير علم الربان او التي قدم بيان غيرصحيح عن قيمتها او عن وصفها فانها تساهم فى الخسارات المشتركة على اساس قيمتهاالحقيقية •

(مادة ٢٥٣)

تتكون من الحقوق والالتزامات الناشئة عن الخسارات المشتركة مجموعتان : مجموعة دائنة ومجموعة مدينة •

(مادة ٢٥٤)

تدرج فى المجموعة الدائنة النفقات والاضرار التي تعتبر من الخسارات المشتركة مقدرة كما يلي :

١ ـ تقدر قيمة الاضرار التى تلحق بالسفينة فى الميناء الذى تنتهى فيه الرحلة • ويكون التقدير على اساس المصاريف التي انفقت فعلا فى اصلاح ما اصاب السفينة من ضرر ، او على اساس المصاريف التقديرية فى حالة عدم اجراء اصلاحات في السفينة • واذا هلكت السفينة كليا او هلاكا فى حكم الكلي ، يحدد المبلغ الذى يدخل في الخسارات المشتركة على اساس قيمة السفينة سليمة قبل وقوع الحادث مباشرة بعد خصمالقيمة التقديرية للاصلاحات التي ليست لها صفة الخسارات والثمن المتحصل من بيع الحطام ان وجد •

٢ ــ تقدر قيمة الاضرار التي تلحق بالبضائع في ميناء التفريغ • ويكون التقدير على اساس القيمة التجارية لهذه البضائع وهي سليمة فى الميناء المذكور • وفى حالة التلف على اساس الفرق بين قيمتها سليمة وقيمتها تالفة ، وذلك فى اخر يوم لتفريغ السفينة فى الميناء المعين اصلا لوصولها ، أو فى يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت في غير الميناء المذكور • واذا بيعت البضائع التالفة حدد الضرر الذى يدخل فى الخسارات المشتركة على اساس الفرق بين الثمن الصافى الناتج من البيع ، وقيمة البضائع وهي سليمة فى اخر يوم لتفريغ السفينة في الميناء المعين اصلا لوصولها او فى يوم انتهاء الرحلة البحرية اذا انتهت فى غير الميناء المذكور •

(مادة ٢٥٥)

اذا لم يدفع احد ذوى الشأن الاموال المطلوبة منه للمساهمة فى الخسارات المشتركة فان النفقات التى تصرف للحصول على هذه الاموال ، او ما يعادلها ، تدخل فى الخسارات المشتركة •

(مادة ٢٥٦)

تدرج فى المجموعة المدينة السفينة واجرة النقل والبضائع المشحونة في السفينة مقدرة كما يلى :

١ ــ تقدر السفينة بقيمتها فى الميناء الذى تنتهي فيه الرحلة البحرية ، مضافا اليها عند الاقتضاء قيمة التضحيات التي تحملتها •

٢ ــ وتقدر الاجرة الاجمالية لنقل البضائع واجرة نقل الاشخاص التي لم يشترط استحقاقها ، في جميع الاحوال ، بمقدار الثلثين •

٣ ــ وتقدر البضائع التى انقذت بقيمتها التجارية الحقيقية في ميناء التفريغ ، وتقدر البضائع التى ضحيت بقيمتها التجارية التقديرية في الميناء المذكور •

(مادة ٢٥٧)

لا تساهم فى تحمل الخسارة المشتركة امتعة المسافرين التي لم يصدر بشأنها ايصال من الناقل او وكيله او الربان ومع ذلك اذا هلكت هذه الامتعة ، او تلفت فانها تساهم فى الخسارة المشتركة بقيمتها التقديرية •

(مادة ٢٥٨)

١ ــ اذا قدم اصحاب البضائع مبالغ نقدية لضمان مساهمتهم فى الخسارات المشتركة ، وجب ايداعها فورا فى حساب مشترك يفتح باسم نائب عن المجهز ونائب عن اصحاب البضائع فى احد المصارف التي يتفق عليها الطرفان • وتحفظ هذه المبالغ لضمان الوفاء بحقوق ذوى الشأن في الخسارات المشتركة • ولايجوز صرف دفعات من هذه المبالغ ، او ردها الى من دفعها ، الا باذن كتابي من خبير التسوية ، وذلك مع عدم الاخلال بالحقوق والالتزامات التي تترتب على التسوية النهائية •

٢ ــ وفى حالة الخلاف ، يعين قاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية نائبا عن اصحاب البضائع ، كما يعين المصرف الذى تودع فيه هذه المبالغ •

(مادة ٢٥٩)

توزع الخسارات المشتركة بين جميع ذوى الشأن فى الرحلة البحرية على اساس النسبة بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة •

(مادة ٢٦٠)

١ ــ يقوم بتسوية الخسارات المشتركة خبير ، او اكثر ، يعينه قاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية اذا لم يتفق جميع ذوى الشأن على تعيينه •

٢ ــ ويجوز لهؤلاء الخبراء الاستعانة بغيرهم في تأدية مهمتهم •

(مادة ٢٦١)

اذا لم يرض جميع ذوى الشأن بالتسوية ، وجب عرضها على المحكمة بناء على طلب احدهم للفصل فيها •

(مادة ٢٦٢)

يجوز للربان الامتناع عن تسليم البضائع التي يجب ان تساهم في الخسارات المشتركة ، الا اذا قدم صاحبها ضمانا كافيا لدفع نصيبها من الخسارات • واذا لم يتفق الطرفان على الضمان ، يعرض الامر على قاضي الامور الوقتية بالمحكمة الكلية لتعيين خبير لتقدير الضمان •

(مادة ٢٦٣)

١ ــ تعتبر الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة ممتازة •

٢ ــ ويقع هذا الامتياز فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة لمجهز السفينة على البضائع التى انقذت ، او الثمن المتحصل من بيعها •

٣ ــ اما بالنسبة الى المبالغ المستحقة لاصحاب البضائع ، فيقع الامتياز على السفينة التى انقذت واجرتها وتوابعها •

٤ ــ وتستوفى مصاريف تسوية الخسارات المشتركة بالاولوية على ما عداها من الديون •

(مادة ٢٦٤)

لا تضامن بين الملتزمين بالمساهمة في الخسارات المشتركة • ومع ذلك اذا عجز احدهم عن دفع نصيبه فى هذه الخسارات ، وزع الجزء غير المدفوع على الاخرين بنسبة ما يتحمل به كل منهم فى الخسارات المشتركة •

(مادة ٢٦٥)

١ ـ اذا حدثت خسارة مشتركة فعلى الربان ان يثبت فى دفتر السفينة الظروف التي ادت اليها ، والتضحية التى بذلت او المصروفات التي انفقت من اجل تأمين المصالح المشتركة • وعليه ان يبلغ هذه المعلومات فى اقرب وقت الى المجهز •

٢ ـ ولا يقبل طلب الاشتراك فى تسوية الخسارات المشتركة عن الاضرار التى لحقت البضائع الا اذا اخطر المجهز او الربان كتابة بالطلب خلال ثلاثين يوما من تسلم البضائع • واذا كان الطلب متعلقا بالاضرار التي لحقت السفينة وجب اخطار اصحاب البضائع به فى الميعاد المذكور من يوم انتهاء الرحلة •

(مادة ٢٦٦)

١ ـ تنقضى دعوى الاشتراك في الخسارات المشتركة بمضي سنتين من يوم وصول السفينة الى الميناء الذى كان معينا لوصولها أو الى الميناء الذى انقطعت فيه الرحلة البحرية•

٢ ـ وينقطع سريان التقادم بتعيين خبير التسوية ،وذلك بالاضافة الى الاسباب المقررة قانونا •

الباب الخامس
التأمين البحري
الفصل الاول ـ أحكام عامة
الفرع الاول ـ عقد التأمين

(مادة ٢٦٧)

١ ـ التأمين البحرى عقد يلتزم المؤمن بموجبه بضمان الاضرار الناشئة عن الاخطار البحرية فى نظير قسط مالي معين يؤديه المؤمن له •

٢ ـ ويعتبر عقد التأمين البحرى عقد تعويض •ولا يجوز أن يترتب عليه افادة المؤمن له من تحقق الخطر بما يزيد عن القدر الحقيقى للضرر • ويبطل كل اتفاق يخالف ذلك •

(مادة ٢٦٨)

١ ـ لا يجوز اثبات عقد التأمين الا بالكتابة •

٢ ـ ويجوز أن تكون وثيقة التأمين المتضمنة شروط العقد رسمية أو عرفية •

٣ ـ وكل ما يطرأ على هذه الوثيقة من تعديلات يجب اثباته بالكتابة أيضا •

(مادة ٢٦٩)

١ ـ تكتب وثيقة التأمين باللغة العربية • ويجوز أن تضاف اليها احدى اللغات الدولية فى التعامل •

٢ ـ كما يجب ابراز الشروط المطبوعة بشأن الاحوال التي يتعرض فيها حق المؤمن له للبطلان أو السقوط أوتحديد الضمان بأن تكتب بحروف اكثر ظهورا او أكبر حجما والا بطل الشرط •

(مادة ٢٧٠)

١ ـ تكون وثيقة التأمين باسم المؤمن له أو لامره أو للحامل •

٢ ـ ويجوز اجراء عقد التأمين لمصلحة شخص غير معين •

٣ ـ ويكون لحامل الوثيقة الشرعى الحق فى المطالبة بالتعويض •وللمؤمن أن يحتج في مواجهته بالدفوع التي يجوز له توجيهها الى المتعاقد الاصلى ولو كانت وثيقة التأمين محررة للامر أو للحامل •

(مادة ٢٧١)

١ ـ تشتمل وثيقة التأمين على البيانات الاتية :

١ ـ تاريخ عقد التأمين مبينا باليوم والساعة •
٢ ـ مكان التعاقد •
٣ ـ اسم كل من المؤمن والمؤمن له وموطنه •
٤ ـ الاموال المؤمن عليها •
٥ ـ الاخطار التي يشملها التأمين والمستثناه منه وزمانها ومكانها •
٦ ـ مبلغ التأمين وقسطه •

٢ ـ ويجب أن يوقع المؤمن أو من يمثله وثيقة التأمين •

(مادة ٢٧٢)

يقع باطلا ما يرد فى الوثيقة من الشروط الاتية :

١ ـ الشرط الذى يقضى بسقوط الحق فى التأمين بسبب مخالفة القوانين واللوائح الا اذا انطوت هذه المخالفة على جناية أو جنحة عمدية •

٢ ـ الشرط الذى يقضى بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره فى اعلان الحادث المؤمن منه الى السلطات أو في تقديم المستندات اذا تبين من الظروف أن التأخير كان لعذر مقبول •

٣ ـ شرط التحكيم اذا ورد فى الوثيقة بين شروطها العامة المطبوعة ولم يتخذ صورة اتفاق خاص منفصل عن الشروط العامة •

٤ ـ كل شرط تعسفى آخر يثبت أنه لم يكن لمخالفته أثر فى وقوع الحادث المؤمن منه •

(مادة ٢٧٣)

١ ـ يجوز أن يكون محلا للتأمين كل مصلحة مشروعة بما فى ذلك الربح المتوقع •

٢ ـ ولا يجوز أن يكون طرفا فى عقد التأمين أو مستفيدا منه الا من كانت له مصلحة فى عدم حصول الخطر •

(مادة ٢٧٤)

١ ــ يجوز للمؤمن اعادة التأمين على الاموال المؤمن عليها أو على المسئولية قبل الغير .

٢ ــ ولا يكون للمؤمن له أن يتمسك بعقد اعادة التأمين الذى يبرمه المؤمن .

(مادة ٢٧٥)

اذا كان الخطر مؤمنا عليه فى عقد واحد من قبل عدة مؤمنين التزم كل منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين وفى حدود هذه الحصة بغير تضامن بينهم .

(مادة ٢٧٦)

١ ــ لا يترتب على التأمين أثر اذا انقضى تسعون يوما من تاريخ عقد التأمين أو من التاريخ المحدد لبدء سريان الخطر دون أن يبدأ الخطر المؤمن منه في السريان .

٢ ــ ولا يسرى هذا الحكم على وثائق التأمين العائمة الا بالنسبة الى الشحنة الاولى .

(مادة ٢٧٧)

١ ــ يقع باطلا عقد التأمين الذى يبرم بعد تحقق الخطر المؤمن منه أو بعد زواله اذا ثبت أن نبأ تحققه أو زواله بلغ الى المكان الذى يوجد فيه المؤمن له قبل اصدار أمره باجراء التأمين او الى مكان توقيع العقد قبل أن يوقعه المؤمن .

٢ ــ واذا كان التأمين معقودا على شرط الانباء السارة أو السيئة فلا يبطل الا اذا ثبت علم المؤمن له بتحقق الخطر أو علم المؤمن بزواله .

(مادة ٢٧٨)

يلتزم المؤمن له بما يأتى :

١ ــ أن يدفع قسط التأمين والرسوم والمصروفات فى المكان والزمان المتفق عليهما .

٢ ــ أن يبذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة أو البضائع .

٣ ــ أن يعطى بيانا صحيحا عند التعاقد بالظروف التي يعلم بها والتي من شأنها تمكين المؤمن من تقدير الاخطار التي يجرى التأمين عليها .

٤ ــ ان يطلعه اثناء سريان العقد على ما يطرأ من تغيير جوهرى يكون من شأنه زيادة الاخطار وذلك فى حدود علمه به .

٥ ــ أن يخطره بكل حادثة من شأنها أن تجعله مسئولا فى موعد لا يجاوز خمسة أيام على الاكثر من تاريخ علمه بوقوعها ما لم يتفق على اطالة هذا الميعاد أو تقصيره . فاذا تخلف المؤمن له عن الاخطار فى المدة المحددة جاز خفض قيمة التعويض بمقدار ما أصاب المؤمن من ضرر نتيجة التأخير فى الاخطار . ويسقط الحق فى التعويض اذا أثبت المؤمن أن عدم الاخطار كان عن عمد بقصد منعه من الوقوف على أسباب تحقق الخطر فى الوقت المناسب .

(مادة ٢٧٩)

١ ــ اذا لم يدفع المؤمن له قسط التأمين المستحق جاز للمؤمن أن يوقف التأمين أو أن يفسخ العقد . ولا ينتج الايقاف أو الفسخ أثره الا بعد انقضاء خمسة عشر يوما على اخطار المؤمن له بطلب الوفاء . ويجوز ان يقع الاخطار بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول أو ببرقية في آخر موطن للمؤمن له يعلمه المؤمن .

٢ ــ ولا يحول الاخطار بايقاف التأمين دون وجوب توجيه اخطار آخر بفسخ العقد طالما أن قسط التأمين والمصاريف لم تدفع .

٣ ــ ويعود عقد التأمين الى انتاج آثاره فى المستقبل بعد انقضاء أربع وعشرين ساعة على دفع أقساط التأمين والمصاريف .

٤ ــ ويترتب على فسخ العقد الزام المؤمن برد قسط التأمين بما يعادل الاخطار السارية وذلك دون اخلال بما يستحق من تعويضات .

٥ ــ ولا يسرى أثر الايقاف أو الفسخ على الغير حسن النية الذى انتقلت اليه ملكية وثيقة التأمين قبل وقوع أى حادث وقبل تبليغ الايقاف أو الفسخ .

٦ ــ ويجوز للمؤمن فى حالة وقوع الحادث أن يتمسك فى مواجهة الغير بالمقاصة بقدر القسط المستحق .

(مادة ٢٨٠)

١ ــ يجوز للمؤمن أن يطلب ابطال عقد التأمين اذا قدم المؤمن له ولو بغير سوء نية بيانات غير صحيحة أو كتم بسوء قصد ما يلزم من البيانات وكان من شأن ذلك التقليل بصورة محسوسة من تقدير المؤمن لاهمية الخطر .

٢ ــ ويجوز طلب الابطال ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو الكتمان أية صلة بالضرر الذى لحق الشىء المؤمن عليه .

٣ ــ ويكون للمؤمن الحق في قسط التأمين كاملا اذا ثبت سوء القصد من جانب المؤمن له .

(مادة ٢٨١)

١ ــ على المؤمن له أن يخطر المؤمن بالظروف الجوهرية التي تطرأ أثناء سريان العقد ويكون من شأنها زيادة الاخطار التي يتحملها المؤمن ، وذلك خلال ثلاثة أيام من تاريخ العلم بها بعد استبعاد أيام العطلة الرسمية . فاذا لم يقع الاخطار فى الميعاد المذكور جاز للمؤمن فسخ العقد .

٢ ــ واذا وقع الاخطار فى الميعاد المذكور فى الفقرة السابقة وتبين أن زيادة الاخطار لم تكن ناشئة عن فعل المؤمن

له ، بقى التأمين ساريا مقابل قسط اضافي • أما اذا كانت زيادة الاخطار ناشئة عن فعل المؤمن له ، جاز للمؤمن أما فسخ العقد خلال ثلاثة أيام من تاريخ علمه بزيادة الاخطار مع الاحتفاظ بالحق فى قسط التأمين ، وأما ابقاء العقد مع المطالبة بقسط اضافى مقابل زيادة الاخطار •

(مادة ٢٨٢)

اذا قدم المؤمن له بسوء نية تصريحا غير مطابق للحقيقة فيما يتعلق بالحادث سقط حقه فى مبلغ التأمين •

(مادة ٢٨٣)

١ ــ على المؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن منه أن يبذل ما في استطاعته لانقاذ الاشياء المؤمن عليها ، وعليه أن يتخذ كافة الاجراءات التحفظية للمحافظة على حق الرجوع على الغير المسئول • ولا يؤثر ذلك على حقوق المؤمن له الناشئة عن عقد التأمين •

٢ ــ ويسأل المؤمن له فى مواجهة المؤمن عن الضرر الذى يلحقه بسبب عدم تنفيذ هذا الالتزام نتيجة خطأ أو اهمال المؤمن له •

(مادة ٢٨٤)

١ ــ يجوز للمؤمن طلب ابطال العقد اذا كان مبلغ التأمين يزيد على قيمة الاشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له أو وكيله •

وفى هذه الحالة يبقى القسط كاملا من حق المؤمن •

٢ ــ فاذا انتفى التدليس اعتبر العقد صحيحا بقدر الاشياء المؤمن عليها •

٣ ــ اما اذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقة للاشياء المؤمن عليها فلا يلتزم المؤمن الا في حدود مبلغ التأمين •

(مادة ٢٨٥)

١ ــ فيما عدا حالة الغش اذا كان الخطر مؤمنا عليه بعدة عقود سواء اكانت مبرمة فى تاريخ واحد ، أم في تواريخ مختلفة ، وكان مجموع مبلغ التأمين المذكور فى هذه العقود يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه ، اعتبرت عقود التأمين صحيحة وجاز للمؤمن له الرجوع في حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه على المؤمنين المتعددين بغير ترتيب بينهم بنسبة مبلغ التأمين الذى يلتزم به كل منهم الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه •

٢ ــ ويجب على المؤمن له الذى يطلب تسوية الضرر الذى لحق به ان يصرح للمؤمن بوجود التأمينات الاخرى التي يعلم بها والا كان طلبه غير مقبول •

٣ ــ وفى حالة ثبوت الغش من المؤمن له ، يكون كل عقد من عقود التأمين المتعددة قابلا للابطال بناء على طلب المؤمن •

٤ ــ وفى جميع الاحوال يكون قسط التأمين باكمله من حق المؤمن حسن النية •

(مادة ٢٨٦)

يلتزم المؤمن له عن الضرر الناتج عن وقوع الخطر المؤمن منه على الا يجاوز ذلك قيمة التأمين •

(مادة ٢٨٧)

يسأل المؤمن عن الاضرار المادية التي تلحق الاشياء المؤمن عليها بسبب وقوع خطر بحرى او حادث يعتبر قوة قاهرة ، كما يسأل كذلك :

١ ــ عن مساهمة الاموال المؤمن عليها في الخسارات البحرية المشتركة مالم تكن ناشئة عن خطر مستثنى من التأمين •

٢ ــ عن المصاريف التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الاموال المؤمن عليها من ضرر مادى او للحد منه •

(مادة ٢٨٨)

١ ــ يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق الاشياء المؤمن عليها بفعل او خطأ المؤمن له او تابعيه البريين مالم يثبت المؤمن ان الضرر ناشىء عن خطأ عمدى او خطأ جسيم من جانب المؤمن له أو عن اهماله فى بذل العناية المعقولة اللازمة لحماية الاشياء المؤمن عليها •

٢ ــ كما يسأل المؤمن عن الضرر المادى الذى يلحق الاشياء المؤمن عليها بفعل او خطأ الربان او البحارة دون اخلال بما تقتضى به الفقرة الثانية من المادة ٣٠٤ •

(مادة ٢٨٩)

لايشمل التأمين الاخطار التالية الا اذا اتفق على خلاف ذلك

١ ــ اخطار الحرب الاهلية ، او الخارجية ، وأعمال القرصنة ، والاضطرابات ، والثورات ، والاضراب ، والاغلاق ، واعمال التخريب ، والارهاب ، والاضرار الناشئة عن تفجيرات او اشعاعات ذرية أيا كان سببها وكذلك الاستيلاء والمنع الصادر من سلطة عامة فى أية دولة •

٢ ــ الاضرار التي تحدثها الاشياء المؤمن عليها للاموال الاخرى او للاشخاص فيما عدا ما نصت عليه المادة ٣٠٥ •

(مادة ٢٩٠)

اذا اتفق على تأمين اخطار الحرب ، شمل هذا التأمين • الاضرار التي تلحق الاشياء المؤمن عليها بسبب الاعمال العدائية والانتقامية ، والاسر ، والاستيلاء ، والايقاف ، والاكراه ، اذا وقعت بفعل الحكومات او السلطات سواء كانت معترفا بها او معترف بها ، او بسبب انفجار الالغام ومعدات الحرب الاخرى ولو لم تكن الحرب قد أعلنت او كانت قد انتهت •

(مادة ٢٩١)

اذا تعذر معرفة ما اذا كان الضرر قد وقع بسبب خطر حربي أو خطر بحري ، اعتبر ناشئا عن خطر بحرى ما لم يثبت خلاف ذلك •

(مادة ٢٩٢)

لايسأل المؤمن عما يلي :

١ ــ الاضرار المادية الناشئة عن عيب ذاتى في البضائع المؤمن عليها او عن عدم كفاية تغليفها او حزمها •

٢ ــ النقص الطبيعي الذى يطرأ على البضائع أثناء الطريق •

٣ ــ الاضرار المادية الناشئة عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة والاستيلاء والتدابير الصحية والتعقيم واختراق الحصار واعمال التهريب وممارسة تجارة ممنوعة •

٤ ــ التعويضات المستحقة بسبب الحجز والكفالة المقدمة لرفع الحجز •

٥ ــ الاضرار التي لاتعتبر تلفا ماديا يلحق مباشرة بالاشياء المؤمن عليها كالبطالة والتأخير وفروق الاسعار والعقبات التى تؤثر فى العملية التجارية التى يجريها المؤمن له •

الفرع الثاني ــ تسوية الاضرار

(مادة ٢٩٣)

تسوى الاضرار بطريق التعويض وفقا لنص المادة ٢٨٦ الا اذا اختار المؤمن له ترك الشيء المؤمن عليه فى الاحوال التى يجيز له الاتفاق او القانون اتباع هذه الطريقة •

(مادة ٢٩٤)

لا يلزم المؤمن باصلاح أو استبدال الاشياء المؤمن عليها •

(مادة ٢٩٥)

على المؤمن ان يدفع حصة الاشياء المؤمن عليها فى المساهمة فى الخسارات المشتركة ومصاريف المساعدة والانقاذ وذلك فى حدود مبلغ التأمين بعد خصم الخسارات الخاصة التي يتحملها المؤمن ان وجدت •

(مادة ٢٩٦)

١ ــ لايجوز ان يكون الترك جزئيا او معلقا على شرط •

٢ ــ ويترتب على الترك انتقال ملكية الاشياء المؤمن عليها الى المؤمن والتزامه بدفع مبلغ التأمين بكامله •

٣ ــ ويحدث انتقال الملكية أثره بين الطرفين من يوم الاعلان المؤمن له رغبته في الترك الى المؤمن •

٤ ــ ويجوز للمؤمن دون اخلال بالتزامه بدفع مبلغ التأمين ان يرفض انتقال ملكية الاشياء المؤمن عليها اليه •

(مادة ٢٩٧)

١ ــ يبلغ الترك الى المؤمن باعلان او بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول •

٢ ــ وعلى المؤمن ان يدفع مبلغ التأمين خلال ثلاثة شهور من تاريخ تبليغه بالترك •

(مادة ٢٩٨)

يجب على المؤمن له عند تبليغ رغبته فى الترك ان يصرح بجميع عقود التأمين التي اجراها او التي يعلم بوجودها •

(مادة ٢٩٩)

يحل المؤمن قانونا بما دفعه من تعويض فى الدعاوى التي تكون للمؤمن له قبل من تسبب بفعله فى الضرر الذى نجمت عنه مسئولية المؤمن •

الفرع الثالث ــ التقادم

(مادة ٣٠٠)

١ ــ تنقضي بمضى سنتين كل دعوى ناشئة عن عقد التأمين البحرى •

٢ ــ وتبدأ هذه المدة كما يلي : •

١ ــ من تاريخ استحقاق قسط التأمين فيما يتعلق بدعوى المطالبة به •

٢ ــ من تاريخ وقوع الحادث الذى تنشأ عنه الدعوى فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الاضرار التي تلحق بالسفينة

٣ ــ من تاريخ وصول السفينة ، أو التاريخ الذى كان يجب ان تصل فيه فيما يتعلق بدعوى المطالبة بتعويض الاضرار التي تلحق بالبضائع أما اذا كان الحادث لاحقا لاحد هذين التاريخين سرى التقادم من تاريخ وقوع الحادث •

٤ ــ من تاريخ وقوع الحادث فيمايتعلق بدعوى المطالبة بتسوية الاضرار بطريق الترك • وفى حالة تحديد مهلة فى العقد لاقامة دعوى الترك يسرى التقادم من تاريخ انقضاء هذه المهلة •

٥ ــ من تاريخ قيام المؤمن له بالوفاء فيما يتعلق بدعوى المساهمة في الخسارات المشتركة ، أو بدعوى المطالبة بالمكافأة المستحقة عن المساعدة •

٦ ــ من التاريخ الذى يقيم فيه الغير الدعوى على المؤمن له ، أو من يوم قيام المؤمن له بالوفاء ، فيما يتعلق بدعواه قبل المؤمن بسبب رجوع الغير •

٣ ــ وكذلك تنقضي بمضي سنتين دعوى استرداد المبالغ المدفوعة بغير وجه حق • وتبدأ هذه المدة من تاريخ علم من دفع هذه المبالغ بحقه فى الاسترداد •

٤ ــ وينقطع سريان التقادم بالمطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول • كما ينقطع بمفاوضات التسوية التي تجرى بين الطرفين أو يندب خبير عقب وقوع الحادث ، وذلك بالاضافة الى الاسباب المقررة قانونا •

الفصل الثانى ــ أحكام خاصة ببعض أنواع التأمين

الفرع الاول ــ التأمين على السفينة

(مادة ٣٠١)

يعقد التأمين على السفينة لرحلة واحدة ، أو لعدة رحلات متعاقبة ، او لمدة محددة •

(مادة ٣٠٢)

البضائع الى الانتهاء من تفريغها دون ان تجاوز مدة سريان التأمين على اية حال خمسة عشر يوما من وصول السفينة الى المكان المقصود •

١ ــ يسرى ضمان المؤمن فى التأمين بالرحلة منذ البدء في شحن

٣ ــ واذا شمل التأمين عدة رحلات متعاقبة اعتبر الميناء المتفق عليه لانتهاء الرحلة الاخيرة مكان انتهاء العقد •

(مادة ٣٠٣)

اذا كان التأمين لمدة محددة فان ضمان المؤمن يبدأ وينتهي في التاريخ المحدد فى العقد •

٢ ــ واذا كانت السفينة فارغة من البضائع سرى ضمان المؤمن من وقت تحركها للسفر حتى رسوها فى الميناء المتفق عليه •

(مادة ٣٠٤)

١ ــ يسأل المؤمن عن الاضرار الناشئة عن العيب الخفى فى السفينة •

٢ ــ ولايسأل عن الاضرار الناشئة عما يصدر من الربان من أخطاء متعمدة •

(مادة ٣٠٥)

فيما عدا الضرر الذى يصيب الاشخاص يلتزم المؤمن بدفع التعويضات ايا كان نوعها التى تترتب على المؤمن له قبل الغير فى حالة تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة اخرى او ارتطامها بشيء ثابتاو متحرك عائم ما لم يتفق على تغطية نسبة معينة من هذه التعويضات •

(مادة ٣٠٦)

١ ــ اذا كان التأمين على السفينة لرحلة واحدة ، او لعدة رحلات متعاقبة ، استحق المؤمن قسط التأمين كاملا بمجرد بدء سريان الاخطار المؤمن منها •

٢ ــ واذا كان التأمين لمدة معينة استحق المؤمن القسط عن كامل مدة التأمين اذا هلكت السفينة كليا او قرر المؤمن له تركها وكان الهلاك او الترك مما يقع على عاتق المؤمن • اما اذا كان الهلاك او الترك مما لا يقع على عاتق المؤمن فلا يستحق من القسط الا القدر الذي يقابل المدة بين تاريخ بدء سريان الاخطار وتاريخ وقوع الحادث الذى ادى الى هلاك السفينة او اعلان تركها •

(مادة ٣٠٧)

١ ــ يبقى المؤمن مسئولا عن الاخطار التى يشملها التأمين على السفينة في حالة اضطرارها الى تغييرطريقها او رحلتها من جانب الربان دون تدخل المؤمن له •

٢ ــ واذا لم يكن تغيير الطريق او الرحلة اضطراريا وكان من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها ، فلا يسأل المؤمن الا عن الحوادث التى يثبت انها وقعت فى جزء الطريق المتفق عليه •

(مادة ٣٠٨)

يضمن المؤمن في حدود مبالغ التأمين الاضرار الناشئة عن كل حادث يقع اثناء سريان وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث •

ويجوز للمؤمن ان يشترط عند التعاقد طلب قسط تكميلى عقب كل حادث •

(مادة ٣٠٩)

في حالة تسوية التأمين بطريق التعويض يلتزم المؤمن بمصاريف استبدال القطع والاصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة دون التعويضات الاخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة او عن بطالتها او عن اى سبب اخر •

(مادة ٣١٠)

١ ــ تشمل القيمة المتفق عليها للسفينة جسم السفينة والآلات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤن ومصاريف التجهيز •

٢ ــ وكل تأمين اخر ايا كان تاريخه يعقد على الملحقات المملوكةللمؤمن له وحدها ، يترتب عليه في حالة الهلاك الكلى او الترك تخفيض القيمة المتفق عليها بما يعادل قيمة هذه الملحقات •

(مادة ٣١١)

يجوز للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن فى الاحوال الاتية :

١ــ اذا هلكت السفينة كليا•

٢ ــ اذا انقطعت اخبار السفينة مدة ثلاثة اشهر بعد وصول اخر انباء عنها •

٣ ــ اذا اصيبت السفينة بتلف يستحيل اصلاحه •

٤ ــ اذا كانت نفقات اصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الاقل •

(مادة ٣١٢)

١ ــتسرى التأمينات المعقودة على عدة سفن تابعة لمجهز واحد كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف •

٢ ــ وتعتبر البضائع وغيرها من الاموال المملوكة للمجهز بالنسبة الى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير •

(مادة ٣١٣)

١ ــ اذا انتقلت ملكية السفينة او اجرت غير مجهزة استمر التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد او المستأجر بشرط ان يعلن المؤمن خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية او من تاريخ الايجار • وعلى المالك الجديد او المستأجر ان يقوم بجميع الالتزامات التى كانت على عاتق المؤمن له قبل المؤمن بمقتضى عقد التأمين • ومع ذلك يجوز للمؤمن فسخ العقد خلال شهر من تاريخ اعلانه بانتقال الملكية او الايجار • وفى هذه الحالة يستمر العقد قائما مدة خمسة عشر يوما من تاريخ الاعلان بالفسخ •

٢ ــ ويبقى المؤمن له الاصلي ملزما قبل المؤمن بدفع أقساط التأمين المستحقة حتى تاريخ انتقال الملكية او تاريخ الايجار .

(مادة ٣١٤)

٢ ــ تسري احكام هذا الفرع على عقد التأمين على السفن الذي يقتصر على فترة وجود السفينة في احد الموانىء او الاحواض الجافة او في اي مكان آخر .

٢ ــ كما تسرى هذه الاحكام على التأمين على السفينة وهى فى دور البناء .

الفرع الثاني ــ التأمين على البضائع

(مادة ٣١٥)

يكون التأمين على البضائع بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة أو بوثيقة عائمة (اشتراك) .

(مادة ٣١٦)

١ ــ تكون البضائع مشمولة بالتأمين دون انقطاع فى أي مكان توجد فيه اثناء الرحلة المحددة في الوثيقة .

٢ ــ واذا كانت البضائع اثناء الرحلة محلا لنقل بري أو نهري او جوي مكمل لهذه الرحلة سرت عليها قواعد التأمين البحري خلال فترة النقل المذكورة الا اذا اتفق على غير ذلك .

(مادة ٣١٧)

لا يجوز ان يزيد مبلغ التأمين على السعر العادي للبضائع في مكان الشحن وزمانه مضافا اليه ما تحملته من نفقات حتى بلوغها مكان الوصول والربح المتوقع .

(مادة ٣١٨)

تقدر الخسائر التي اصابت البضائع بالفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة فى زمان ومكان واحد ، وتطبق نسبة نقص القيمة على مبلغ التأمين .

(مادة ٣١٩)

يجوز للمؤمن له ترك البضائع للمؤمن فى الحالات الآتية :

١ ــ اذا انقطعت أخبار السفينة مدة ثلاثة أشهر بعد وصول آخر أنباء عنها .

٢ ــ اذا أصبحت السفينة غير صالحة للملاحة خلال الرحلة واستحال نقل البضائع بأية طريقة أخرى الى مكان الوصول المتفق عليه خلال ثلاثة أشهر من تاريخ قيام المؤمن له باخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة للملاحة .

٣ ــ اذا هلكت البضائع أو تلفت بما يعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الاقل .

٤ ــ اذا بيعت البضائع اثناء الرحلة بسبب اصابتها بتلف مادى متى نشأ الضرر عن خطر يشمله التأمين .

(مادة ٣٢٠)

١ ــ اذا أجرى التأمين بوثيقة عائمة وجب أن تشتمل على الشروط التي يلتزم بمقتضاها كل من المؤمن والمؤمن له والحد الاعلى للمبلغ الذى يتعهد بدفعه عن كل شحنة وأقساط التأمين .

أما البضائع المؤمن عليها ، والرحلات ، والسفن ، وغير ذلك من البيانات ، فتعين بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنة على حده .

٢ ــ ويلتزم المؤمن له فى وثيقة التأمين العائمة باخطار المؤمن بالشحنات المذكورة فيما يلي ويكون المؤمن ملزما بقبول التأمين عليها :

١ ــ جميع الشحنات التي تتم لحساب المؤمن له ، أو تنفيذا لعقود شراء أو بيع تلزمه باجراء التأمين . ويشمل التأمين هذه الشحنات تلقائيا من وقت تعرضها للاخطار المؤمن منها بشرط أن يقدم المؤمن له اخطارا عنها في الميعاد المنصوص عليه فى العقد .

٢ ــ جميع الشحنات التي تتم لحساب الغير والتي يعهد الى المؤمن له باجراء التأمين عليها بشرط أن تكون له مصلحة في الشحنة بوصفه وكيلا بالعمولة أو أمينا على البضائع أو غير ذلك . ولا يشمل التأمين هذه الشحنات الامن وقت اخطار المؤمن بها .

(مادة ٣٢١)

١ ــ اذا خالف المؤمن له الالتزامات المنصوص عليها في المادة السابقة جاز للمحكمة بناء على طلب المؤمن فسخ العقد دون مهلة مع استيفاء المؤمن ــ على سبيل التعويض ــ أقساط التأمين الخاصة بالشحنات التي لم يخطر بها .

٢ ــ واذا ثبت سوء نية المؤمن له جاز للمؤمن أن يسترد ما دفعه عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع أول مخالفة عمدية من جانب المؤمن له .

(مادة ٣٢٢)

على المؤمن له في جميع حالات التأمين على البضائع اخطار المؤمن خلال خمسة أيام من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها بوجود التلف والا افترض أنه تسلمها سليمة ، ما لم يثبت المؤمن له خلاف ذلك .

الفرع الثالث ــ التأمين من المسئولية

(مادة ٣٢٣)

فى حالة التأمين لضمان المسئولية لا يلتزم المؤمن بدفع التعويض عن وقوع الحادث المذكور فى وثيقة التأمين الا اذا وجه الغير الذى أصابه الضرر مطالبة ودية أو قضائية الى المؤمن له . ويكون التزام المؤمن فى حدود ما يلتزم المؤمن له بأدائه من تعويض .

(مادة ٣٢٤)

اذا كان محل التأمين من المسئولية تعويض الضرر الذى يصيب الغير بفعل السفينة وفقا لما نصت عليه المادة ٣٠٥ فلا ينتج التأمين أثره الا اذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي لتعويض الضرر .

(مادة ٣٢٥)

اذا عقدت عدة تأمينات لضمان المسئولية التزم كل مؤمن عن كل حادث على حده في حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث .

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكـرة ايضاحيـة

لمشروع قانون التجارة البحرية

يمثل البحر ركنا هاما من أركان الحياة الاقتصادية فـى الكويت • فقديما ازدهرت على ضفاف الخليج صناعةاستخراج اللؤلؤ وتجارته • كماكان للموقع البحرى الممتاز الذى تحتله الكويت على رأس الخليج العربى ، ملتقى طرق التجارة بين الشرق والغرب ، ما جعل منها مركزا هاما للتجارة البحـرية حيث كانت المرفأ الطبيعى للمناطق المحيطة ، كما كانت مركـزا لتلقى التجارات القادمة من الشرق الاقصى والعابرة الى الشرق الادنى والدول الغربية • فلما ظهر النفط ، ووثبت الكـويت وثبتها الكبرى في مجال التقدم الحضارى فحققت فى سنوات قلائل أرفع مستويات النمو الاقتصادى ، اتسع نطاق التجارة اتساعا ضخما ، حتى أصبحت تمثل أهم موارد الدخل القومى بعد النفط ، وأصبح للكويت علاقات تجارية هامة مع أغلب دول العالم • ولما كان النقل البحرى هو عماد التجارة الدولية ، فقد وجهت الدولة عناية كبرى لتدعيم الملاحة البحرية وانشـاء أسطول وطنى من السفن التجارية وناقلات النفط ظلت تتولاه بالرعاية والمساندة حتى أصبح يحتل مكان الصدارة بين اساطيل الناقلات فى البلاد العربية ، وأصبح علم الكويت يرفرف على عدد كبير من السفن والناقلات العملاقة التى تجوب مختـلف بحار العالم •

وعلى الرغم من هذه المكانة الملحوظة التى بلغتها الكويت فى مجال التجارة الدولية والنقل البحرى ، فان بناءهاالتشريعى ما زال يفتقر حتى اليوم الى قانون بحرى حديث ينظم هـذا النشاط الهام في كافة جوانبه • فلم يصدر في الكويت حـتى اليوم أى تشريع متكامل ينظم الملاحة والنقل البحرىومسئولية الناقل والخسارات المشتركة والتأمين البحرى وغير ذلك مـن الموضوعات التى تعالجها كافة التشريعات الحديثة • وكل مـا صدر فى هذا الشأن لا يعدو بعض قواعد عتيقة لا تتصل بواقع الحياة المعاصرة فى الكويت ، يضمها تشريعان قديمان صـدرا منذ قرابة الاربعين عاما تحت اسم « قانون الغواصين » الصادر فى ٢٩ مايو سنة ١٩٤٠ ، و «قانون السفر» الصادر فى ٤ يونيه سنة ١٩٤٠ ، وهما قانونان غير مطبقين عملا لتخلف نصوصهما عن واقع العلاقات القانونية فى ميدان الملاحة البحرية الحديثة• ثم صدر في سنة ١٩٥٩ قانون ثالث باسم « القانون البحـرى الكويتى » يضم بعض قواعد تتصل بتسجيل السفن وشروط سلامتها وتنظيم شئون الملاحين فيها • وهو قانون يزدحـم بالاجراءات الادارية ، ولا يعالج الا السفينة كأداة للنقـل البحرى دون أن يعالج أهم موضوعات النشاط البحرى ذاته كتنظيم النقل البحرى بشتى أنواعه ، ومسئولية ملاك السفن والناقلين عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخر وصـولها ، وأحكام المساعدة والانقاذ والارشاد البحرى ، والخسارات المشتركة والتأمين البحرى بصوره المختلفة كالتأمين علىالسفينة والتأمين على البضائع والتأمين ضد المسئولية •

ولقد استشعر الفقه والقضاء هذا النقص البالغ في تنظيم النشاط البحرى في الكويت • فأشار الفقه الى الحاجة العاجلة لاصدار قانون بحرى متكامل ينظم العلاقات القانونية فى مجال التجارة والنقل البحرى ، ويساير الاتجاهات العلمية الحديثة والمعاهدات الدولية التى عقدت فى هذا الشأن • كما اضطر القضاء بدوره ــ ازاء خلو التشريع الكويتى من احـكام تعالج موضوع النقل البحرى ومسئولية الناقل ــ الى تطبيق أحكام عقد النقل الواردة في قانون التجارة الكويتى والتى تتصل بتنظيم النقل البرى الذى يختلف فى نوعه وطبيعتـه وظروفه اختلافا كبيرا عن النقل البحرى •

كل هـذه الاعتبارات حملت وزارة الدولـة للشئون القانونيـة والادارية ــ وهى تستشعر واجبها نحو استكمال وتطوير التشريعات الاساسية في البلاد ، وتقدر مدى الحاجة العاجلة لاصدار تشريع ينظم الملاحة والتجارة البحرية في شتى جوانبها ــ على المبادرة بوضع مشروع القانون المرافق ليكون أول تشريع حديث متكامل للتجارة البحرية في الكـويت • ولعله يكون أول خطوة فى سبيل توحيد المبادىء الاساسية للتشريعات البحرية بين أسرة الدول العربية • وهى مبـادىء أحوج ما تكون الى التقريب والتوحيد لاتصالها بمعـاملات دولية تسعى الدول جميعا للوصول الى حلول تشريعية موحدة بشأنها تفاديا من تعارض القوانين وتنازعها فى هذا المجال •

وفيما يلى بيان لأهم سمات المشروع واتجاهاته العـامة وخطوطه الرئيسية :

أولا : حرص المشروع على أن تكون أحكامه معبـرة عن أهم الاتجاهات العلمية والفقهية الحديثة ، وأن تكـون مسايرة للتشريعات البحرية الحديثة في البلاد العربية ، وقد استهدى المشروع بوجه خاص بالتشريع البحرى اللبنـانى الصادر سنة ١٩٤٧ ، والتشريع السورى الصادر سنة ١٩٥٠، والتشريع الليبى الصادر سنة ١٩٥٣ ، والتشريع التونسىالصادر سنة ١٩٦٢ ، والمشروع العراقى للقانون البحرى سنة ١٩٧٤ ،

والمشروع المصرى سنة ١٩٧٦ • ولم يغفل المشروع فى ذات الوقت الاسترشاد بالتشريعات الحديثة في بعض البلاد الغربية المتقدمة في ميدان الملاحة البحرية ، وفي مقدمتها تشريع الملاحة الايطالى الصادر سنة ١٩٤٢ ، والتشريعات الفرنسية الصادرة فى السنوات من ١٩٦٦ الى ١٩٦٨ وعلى الأخص قانون ١٨ يونية سنة ١٩٦٦ فى شأن ايجار السفن والنقل البحرى وقانون ٣ يوليو سنة ١٩٦٧ ومرسوم ١٩ يناير سنة ١٩٦٨ في شأن التأمين البحرى • كل ذلك مع مراعاة واقع الحياة التجارية فى الكويت ، وما استقرت عليه الاعراف البحرية بها •

كما اهتم المشروع كذلك بالاجتهادات الفقهية وما صدر في الكويت من أحكام القضاء ، فقنن بعض القواعد التى استقرت عليها هذه الاحكام • ومن أمثلة ذلك اعتبار وكيل السفينة ممثلا للناقل البحرى فيما يقام منه أو عليه من دعاوى في الجهة التى يقع فيها التوكيل •

ثانيا : أولى المشروع المعاهدات البحرية عناية فائقة بوصفها مصدرا رئيسيا من مصادر القانون البحرى ، فنقل الى نصوصه أحكام المعاهدات البحرية التى انضمت اليها الكويت وفي مقدمتها معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ بتوحيد بعض القواعد القانونية الخاصة بسندات الشحن ، وذلك تفاديا من ازدواج القواعد واختلافها بين المعاهدة والقانون البحرى الوطنى • وهو الازدواج الذى كان مثارا للشكوى فى كثير من الدول •

كما حرص المشروع كذلك على الأخذ بأحدث الحلول التى انتهت اليها الاتفاقيات الدولية التى لم تنضم اليها الكويت بعد حتى لا تتخلف الكويت عن ركب الدول المتقدمة التى اعتنقت هذه الحلول بعد أن اصبحت من القواعد الدولية المستقرة •

ثالثا : توخى المشروع فى أحكامه المحافظة على اسطول السفن التجارية الكويتى بوصفه جزءا من الثروة القومية للبلاد ، فقصر تملك السفن الكويتية على الكويتيين وحدهم اذا كانوا من الاشخاص الطبيعيين • فاذا كان المالك شركة وجب أن تكون الاغلبية لرأس المال الوطنى ، مع اشتراط أن تكون أغلبية أعضاء مجلس الادارة في شركات المساهمة بما فيهم الرئيس من الوطنيين • وبذلك حقق المشروع الهيمنة الوطنية التامة على هذا النشاط الحيوى الذى يمثل مصدرا هاما من مصادر الدخل القومى ، مع افساح المجال فى ذات الوقت للاستعانة برأس المال والخبرة الفنية الاجنبية في نطاق محدود لا يتعارض مع الحماية اللازمة للمصالح القومية •

رابعا : وتمشيا مع سياسة الحفاظ على الاقتصاد القومى للبلاد ، منع المشروع نقل ملكية السفن الكويتية التى تساهم فيها أو تدعمها الدولة الى أجنبى الا بعد الحصول على اذن بذلك من الوزير المختص • ورتب المشروع البطلان بقوة القانون على كل تصرف يتم دون الحصول على هذا الاذن •

خامسا : وجه المشروع عناية خاصة لدعم الائتمان البحرى، وتهيئة السبيل لملاك السفن للحصول على المال اللازم للاستغلال البحرى ، مع توفير ضمانات الوفاء للدائنين ، وذلك عن طريق تنظيم حقوق الامتياز البحرية ، وكذلك رهن السفينة ــ حتى في طور البناء ــ على نحو يحفظ لملاك السفن حيازتها واستغلالها والتصرف فيها ، ويكفل للدائنين حق التتبع تأمينا لحقوقهم • وهو النظام السائد في التشريعات البحرية والاتفاقيات الدولية• ولم تكن النصوص التشريعية فى الكويت لتسمح بتطبيقه نظرا لاقتصار نظام الرهن الرسمى على العقارات ، وصعوبة قياس السفينة على العقار فى هذا الصدد دون نص تشريعى •

سادسا : حرص المشروع على اقامة التوازن بين مختلف المصالح المتعارضة لتعمل متضافرة على تحقيق النفع العام • ويبدو هذا الاتجاه واضحا في تنظيم المشروع لمسئولية مالك السفينة ومسئولية الناقل البحرى فقد سار المشروع على نهج وسط من شأنه التوفيق بين مصالحهما ومصالح الشاحنين وشركات التأمين ، فلم يجز للمالك أو الناقل التحصن وراء شروط الاعفاء من المسئولية ، ولم يلزمه بالتعويض الكامل ، وانما حدد مسئوليته بمبالغ معينة لكيلا يلقى عليه عبئا ثقيلا يقعده عن متابعة نشاطه فى الاستغلال البحرى • وكان هذا النهج هو رائد المشروع كذلك في مجال التأمين البحرى ، اذ عنى بتحقيق التوازن بين حقوق المؤمن وحقوق المؤمن له ، بحيث لا تطغى الشركة المؤمنة على حقوق المؤمن له ، ولا يتخذ هذا الاخير من التأمين ذريعة للاثراء على حساب الشركة المؤمنة •

سابعا : جرى المشروع على سنن واحد فيما يتصل باثبات عقود النقل والتأمين البحرى ، فأوجب اثباتها جميعا بالكتابة حتى تتحدد التزامات الطرفين فيها تحديدا واضحا ، ولما كانت هذه العقود تحرر عادة بلغات أجنبية وبحروف صغيرة، وتزدحم بالشروط والبنود التى يتعذر قراءتها ، ويدق استيعابها، فقد عنى المشروع ــ حماية للشاحنين والمستأمنين ــ بالنص على وجوب أن تحرر هذه العقود باللغة العربية مع جواز أن تضاف اليها احدى اللغات الدولية في التعامل • كما أوجب ابراز ما يرد في وثيقة التأمين من شروط تتعلق ببطلان أو سقوط حق المؤمن له أو تحديد الضمان ، بأن تكتب هذه الشروط بحروف أكثر ظهورا أو أكبر حجما ، والا بطل الشرط •

ثامنا : وعملا على سرعة تصفية المنازعات الناشئة عن العقود البحرية حتى تستقر المراكز القانونية لاطرافها ، ولا تتراخى المطالبة بالحقوق الناشئة عنها لآجال طويلة يظل فيها الطرف الآخر مهددا بدعاوى قد يتعذر عليه استجماع أدلتها ، فقد

وضع المشروع آجالا قصيرة ــ تتراوح بين سنة وسنتين ــ لتقادم الدعاوى الناشئة عن العقود البحرية • مع النص على انقطاع هذا التقادم ــ بالنسبة لدعاوى النقل والتأمين البحرى ــ بمفاوضات التسوية أو بندب خبير لتقدير الأضرار ، وذلك حتى لا يتعرض حق المدعى للسقوط اذا امتدت هذه المفاوضات ، أو استطالت اجراءات الخبرة بما يستغرق مدة التقادم •

تاسعا : حرص المشروع على أن تكون أحكامه مسايرة لأحدث التطورات فى أساليب النقل البحرى ومعالجة ما تثيره هذه التطورات من مشاكل قانونية • ومن أبرز الأمثلة على ذلك بما أثاره نظام النقل بأوعية الشحن (الحاويات) الذى بدأ ينتشر فى السنوات الأخيرة من صعوبات بشأن التحديد القانونى لمسئولية الناقل • وهل يعتبر وعاء الشحن طردا واحدا في مجال تحديد هذه المسئولية أم العبرة بعدد ما يحتويه من الطرود • وهى مسألة أثارت جدلا طويلا واختلفت فيها أحكام القضاء • وقد حسمها المشروع متبعا فى ذلك الحل الذى انتهى اليه بروتوكول بروكسل سنة ١٩٦٨ بتعديل بعض أحكام معاهدة سندات الشحن •

عاشرا : وعملا على توفير قدر من الثبات والاستقرار للقانون البحرى بوصفه أحد التشريعات الأساسية الكبرى ، عنى المشروع بأن تقتصر نصوصه على معالجة القواعد الأساسية الثابتة • أما الأحكام التفصيلية والتنفيذية فقد ترك المشروع أمر معالجتها لقرارات وزارية تصدر تنفيذا للقانون حتى تتوفر لها المرونة اللازمة لمواجهة تغير الظروف • ومن أمثلة ذلك ما اتبعه المشروع بشأن المسائل الفنية المتعلقة بتجهيز السفينة ووسائل السلامة فيها • وبيان الخدمات الطبيةوالصحية الواجب توافرها عليها • وتنظيم غذاء البحارة واقامتهم على السفينة • فقد ترك المشروع معالجة هذا كله للوائح وقرارات تصدر من الوزير المختص •

هذا ويشتمل المشروع على ثلاثمائة وخمس وعشرين مادة تنتظمها خمسة أبواب :

الأول : في السفينة •
والثانى : في أشخاص الملاحة البحرية •
والثالث : في استغلال السفينة •
والرابع : فى الحوادث البحرية •
والخامس : فى التأمين البحرى •

وسوف تتناول المذكرة هذه الأبواب تباعا فيما يلي :

الباب الاول
السفينة

١ ــ السفينة هى الأداة الرئيسية في الملاحة البحرية ، والمحور الذى تدور حوله أحكام القانون البحرى ــ لذلك اختصها المشروع بالباب الأول منه الذى يضم خمسة فصول الأول منها فى الاحكام العامة ــ وقد استهله المشروع بتعريف السفينة مبرزا أهم العناصر اللازم توافرها فيها لتخضع لاحكام القانون البحرى (مادة ١) وأولها : أن تكون صالحة بذاتها للملاحة البحرية أى قادرة على هذه الملاحة بوسائلها الذاتية ، وبذلك لا يصدق وصف السفينة على المنشآت العائمة غير القادرة على الملاحة البحرية بذاتها كالأرصفة العائمة والأحواض والرافعات العائمة وغيرها من المنشآت التى تعمل عادة داخل الموانى • وثانيها : أن تعمل السفينة عادة في الملاحة البحرية أو أن تكون معدة للعمل فيها ، فأبرز المشروع بذلك ركن الاعتياد على الملاحة البحرية وتحمل مخاطرها أو التخصيص لهذا اللون من الملاحة ولو قامت السفينة ببعض رحلات نهرية، ولم يفرق المشروع في ذلك بين السفن التى تستهدف الربح وتلك التى تعد للنزهة فأخضعها جميعا لأحكام القانون البحرى •

وتعتبر السفينة نظاما قانونيا متميزا بذاته • فهى ، وان كانت من الاموال المنقولة ، الا أنها تعامل معاملة العقار من بعض الوجوه • وهى ، وان كانت لا تعتبر من الأشخاص ، الا أن لها بعض صفات الاشخاص كالحالة المدنية بعناصرها المختلفة من اسم وجنسية وموطن •

وقد تناول المشروع هذه الخصائص جميعها في المواد من ٢ الى ٦ • فأشارت المادة الثانية الى أن السفينة تعتبر مالا منقولا تسرى عليه القواعد العامة الأموال المنقولة الى جانب الأحكام الواردة فى القانون البحرى والتى تعامل فيها السفينة معاملة العقار كتسجيل الحقوق العينية التى ترد عليها ، ورهنها رهنا رسميا ، واخضاعها فى الحجز عليها لاجراءات شبيهة باجراءات العقار •

وعالجت المادة الثالثة من المشروع مسألة هامة هىجنسية السفينة • واذا كانت المعايير التى اتخذتها الدول لاسباغ جنسيتها على السفن قد تعددت بين معيار البناء الوطنى ومعيار الطاقم الوطنى ومعيار الملكية الوطنية ــ فقد اختار المشروع من بينها معيار الملكية الوطنية ، اذ فضلا عن أنه المعيار المستقر في الكويت والسائد فى التشريعات العربية ، فانه أكثر المعايير ملاءمة لأوضاع الكويت التى لم تتهيأ لها بعد صناعة بناء السفن ، فضلا عن أن أسطولها الفتى ما زال بحاجة وهو في طور النمو ، الى الاستعانة بالخبرة الفنية الأجنبية• فاشترط المشروع لاكتساب السفينة الجنسية الكويتية أن يكون مالكها أو ملاكها جميعا من الكويتيين اذا كانوا من الأشخاص الطبيعيين • فاذا كان المالك شركة تضامن أو شركة توصية وجب أن يكون جميع الشركاء المتضامنين ممن يتمتعون بالجنسية الكويتية • وألا تقل نسبة رأس المال الكويتى في شركة التوصية عن ٥١ ٪ • واذا كان المالك شركة ذات مسئولية محدودة وجب أن يكون أحد الشركاء على الأقل كويتيا ، وأن يكون ٥١ ٪ على الأقل

من حصص الشركاء مملوكة لكويتيين • أما في الشركات المساهمة ــ وهى الصورة الغالبة فى الاستغلال البحرى نظرا لما يحتاجه هذا الاستغلال من رؤوس أموال كبيرة ــ فقد اشترط المشروع أن يكون ثلثا أعضاء مجلس الادارة بما فيهم رئيس المجلس ممن يتمتعون بالجنسية الكويتية ، وأن يكون ٥١ ٪ من رأس المال على الأقل لأشخاص يتمتعون بهذه الجنسية ، وذلك حتى تتحقق الهيمنة الوطنية على المشروع سواء من حيث الادارة أو رأس المال ، ولا يحرم فى ذات الوقت من الافادة بالاموال والخبرة الاجنبية •

ومع ذلك فقد أفسح المشروع المجال لتعديل النسب المشترطة فى رأس المال بقرار من مجلس الوزراء كلما اقتضت ذلك المصلحة العامة •

ولما كان علم السفينة هو مظهر جنسيتها ، ودليل انتمائها الى الدولة ، فقد أوجبت المادة الرابعة على كل سفينة تتمتع بجنسية دولة الكويت أن ترفع علمها ، وحرمت عليها أن ترفع علما غيره • وذلك حتى لا يساء استعمال علم الدولة اذا أجرت السفينة لجهة أجنبية •

كما اشترطت الفقرة الاولى من المادة الخامسة أن يكون للسفينة اسم يميزها • وللمالك الحرية في اختيار اسم سفينته ، غير أنه دفعا للبس الذى قد ينشأ عن اختيار اسم قد يشبه أو يختلط بأسماء سفن سبق تسجيلها ، فقد استوجب المشروع موافقة مكتب مسح وتسجيل السفن على الاسم • كما اشترط أن يكتب هذا الاسم بالأحرف العربية واللاتينية على مكان ظاهر بجانبى مقدمة السفينة • كما يكتب على مؤخرتها مصحوبا باسم ميناء التسجيل ، وذلك حتى يتيسر تمييز السفينة ومعرفة موطنها •

ولما كان لحمولة السفينة أهمية قصوى في تقدير ايجارها، وفي تحديد رسوم الموانى والارشاد ، فضلا عن اتخاذها أساسا لتحديد مسئولية مالك السفينة وفقا لأحكام هذا المشروع (مادة ٩٤) ، فقد أوجبت الفقرة الثانية من المادة الخامسة على مالك السفينة أن يحدد رسميا حمولتها الصافية والاجمالية عن طريق مكتب مسح وتسجيل السفن الذى يسلمه شهادة بذلك • كما أوجبت على المالك أن يكتب الحمولة الصافية المسجلة بالأحرف العربية واللاتينية على الدعامة الرئيسية للسفينة •

واذ كانت الدول قد درجت على أن تخص السفن الوطنية ببعض المزايا دعما لأسطولها التجارى ، وحماية لسفنها من المنافسة ، فقد قصرت المادة السابعة حق الصيد والقطر والارشاد في المياه الاقليمية ، وكذلك الملاحة الساحلية ، على السفن التى تتمتع بجنسية الكويت • غير أن المشروع لم يشأ أن يوصد الباب تماما أمام الاستعانة بالخبرة الأجنبية فى هذا المجال ، فأجاز للوزير المختص أن يمنح استثناء ــ وفى حالة الضرورة القصوى ــ بعض التراخيص للسفن الأجنبية للقيام بأعمال تتصل بالقطر أو الانتشال أو الصيد أو البحث العلمى ، على أن يكون ذلك لفترة زمنية محددة •

وتشير الفقرة الأولى من المادة الثامنة الى مبدأ مقرر فى القانون الدولى وهو أن السفن التجارية تعتبر امتدادا لأرض الدولة التى ترفع علمها ، وبالتالى يسرى عليها القانون الوطنى • أما الفقرة الثانية من المادة فتتعلق بحفظ النظام والتأديب في السفن • وقد رأى المشروع ألا يضع أحكاما تفصيلية في هذا الصدد تاركا الأمر في ذلك لقانون خاص •

وتورد المادة التاسعة حكما هاما يتصل بتنظيم التصرفات التى يكون موضوعها انشاء أو نقل أو انقضاء حق الملكية على السفينة أو غيره من الحقوق العينية الأصلية • فاشترط المشروع أن تتم هذه التصرفات جميعها بورقة رسمية ، أو بمقتضى حكم حائز لقوة الامر المقضى • وليس المقصود من اشتراط الرسمية مجرد حماية البائع وتوجيه نظره الى خطورة التصرف المقدم عليه كما هو الشأن في الرهن الرسمى ، وانما قصد به فى المقام الأول أن تتهيأ للسلطات العامة وسائل التحقق من توافر شروط الجنسية فى السفينة للصلة الوثيقة بين جنسية السفينة وملكيتها على نحو ما سلف البيان • وغنى عن الذكر أن الرسمية فى هذا المقام ركن في العقد لا يقوم بدونها ، فاذا لم يحرر البيع في ورقة رسمية كان باطلا بطلانا مطلقا •

وتناولت الفقرة الأخيرة من هذه المادة وجوب اشهار التصرفات الواردة على السفينة في سجل السفن ورتبت على عدم شهرها عدم نفاذها لا فى حق الغير فحسب ، وانما كذلك فيما بين المتعاقدين حثا لهما على اشهار التصرف تشبها بما يجرى بالنسبة للعقار •

وحماية للأسطول التجارى الكويتى حظرت المادة العاشرة نقل ملكية السفن الكويتية التى تساهم فيها أو تدعمها الدولة لأجنبى الا بعد الحصول على اذن بذلك من الوزير المختص •

٢ ــ وتناول الفصل الثانى تسجيل السفينة ، وهو النظام المتبع في كافة التشريعات البحرية لتعيين السفن تعيينا كافيا باثبات جميع البيانات الخاصة بها فى سجل خاص ، وتتبع ما يرد عليها من تصرفات •

فنصت المادة ١١ من المشروع على أنه لا يجوز لأية سفينة أن تسير رافعة العلم الكويتى الا اذا كانت مسجلة وفقا لأحكام هذا القانون • كما بين المشروع الاجراءات التى تتبع فى التسجيل فعدد البيانات التى ينبغى أن يشتمل عليها طلب التسجيل مع ارفاق المستندات الدالة على صحتها (المادة ١٢) • وحتى لا يتراخى ملاك السفن في تسجيلها أوجب المشروع تقديم طلب التسجيل خلال ثلاثين يوما من تاريخ بناء السفينة أو

تملكها ، فاذا كانت السفينة قد بنيت أو اكتسبت ملكيتها في الخارج فتبدأ هذه المدة من تاريخ دخول السفينة أحد موانى الكويت (المادة ١٣) •

كما قضت المادة ١٦ بأن تشهر جميع التصرفات التى ترد على السفينة ، وكذلك جميع الحقوق العينية الناشئة عن حق الارث •

وحتى يكون السجل مرآة صادقة لجميع البيانات الخاصة بالسفينة في صورتها الأخيرة ، الزم المشروع مالك السفينة بأن يبلغ مكتب مسح وتسجيل السفن بكل تعديل يطرأ على البيانات المقيدة فى السجل (المادة ١٧) •

كما تناول المشروع في المادتين ١٩ و ٢٠ شطب تسجيل السفينة ، فأورد الحالات التى يتم فيها الشطب ، وبين اجراءاته•

وعالجت المادة ٢٢ مرتبة التسجيل فجعلت العبرة بأسبقية تقديم الطلبات حتى لا يضار طالب التسجيل اذا تراخى مكتب التسجيل فى اجرائه •

كما وضعت المادتان ٢٣ و ٢٤ الجزاءات الجنائية المناسبة فى حالة عدم تسجيل السفينة التى تسير رافعة العلم الكويتي أو عدم قيد التعديلات التى تطرأ على بيانات التسجيل ، أو عدم شطب التسجيل في الحالات التى ينص عليها القانون •

٣ ــ اما الفصل الثالث فيتعلق برقابة الدولة على السفن ، والوثائق التى ينبغى أن توجد فيها • ذلك أن للملاحة البحرية مخاطرها التى تقتضى أن تفرض الدولة لونا من الرقابة على السفن للتحقق من قدرتها على مواجهة هذه المخاطر ،واستيفائها شرائط السلامة والأمن بما يكفل حماية الأرواح والأموال ــ ولما كانت الملاحة البحرية ذات طبيعة دولية ، فقد وضعت بعض قواعد ومواصفات دولية تتعلق بسلامة السفن ومعداتها وضبط حمولتها ضمتها معاهدتان دوليتان ، الاولى : هى المعاهدة الخاصة بسلامة الأرواح في البحار المعقودة في لندن سنة ١٩٦٠ ، والثانية : هى المعاهدة الخاصة بخطوط الشحن المبرمة فى لندن سنة ١٩٦٦ • وقد انضمت الكويت لهاتين المعاهدتين بمقتضى القوانين رقم ١٧ لسنة ١٩٦٥ و ٢٥ لسنة ١٩٦٩ و ٣٩ لسنة ١٩٦٨ •

وقد أوجب المشروع في المادة ٢٥ على كل سفينة مسجلة فى الكويت أن تحصل على ترخيص بالملاحة وعلى شهادات السلامة وخطوط الشحن وفقا لأحكام المعاهدتين السالفتين ، وللقواعد التى يصدر بها قرار من الوزير المختص •

وبينت المادة ٢٧ مدة العمل بترخيص الملاحة ، وحالات وقفه ، وأشارت الفقرة الأخيرة الى حالة انتهاء مدة الترخيص أثناء الرحلة ، فقضت بامتداد نفاذه بحكم القانون الى أن تدخل السفينة أول ميناء فى الكويت ، أو أول ميناء أجنبى يمكن اجراء الكشف فيه على السفينة بشرط ألا يزيد هذا الامتداد القانونى على ستين يوما •

وأجازت المادة ٢٨ لمكتب مسح وتسجيل السفن ولقنصل الكويت في الخارج منح السفينة ترخيصا مؤقتا بالملاحةللقيام برحلة معينة أو لاتمام تلك الرحلة • وبديهى أن منح مثل هذا الترخيص لا يكون الا في حالة الضرورة ، وفي نطاق الرحلة الممنوح من أجلها •

واذا كان الأصل ان رقابة الدولة انما تقتصر على سفنها الوطنية ، الا أن المشروع قد بسط هذه الرقابة كذلك على السفن الأجنبية التى توجد فى مياه الكويت (المادة ٢٩) للتحقق من توافر شروط السلامة فيها اعمالا لأحكام المعاهدات الدولية•

وخولت المادة ٣٠ للادارة البحرية المختصة حق الرقابة والتفتيش على السفن الكويتية والسفن الأجنبية • وبينت حدود هذه الرقابة بالنسبة لكل منها على أن تراعى الجهة القائمة على التفتيش عدم تعطيل العمليات التجارية التى تقوم بها السفن •

ومنحت المادة ٣٢ رئيس الادارة البحرية المختصة أو من يقوم مقامه سلطة منع السفينة من السفر اذا لم تتوافر فيها شروط السلامة • كما منحته حق الغاء هذا الأمر والتصريح للسفينة بالسفر وفقا لمقتضيات الحال •

وأوجبت المادة ٣٣ أن تكون القرارات الصادرة برفض منح ترخيص الملاحة أو برفض منح شهادات السلامة وخطوط الشحن أو بمنع السفينة من السفر ــ مسببة • وأجازت لذوى الشأن التظلم منها الى الوزير المختص أو من يندبه لذلك خلال عشرة أيام من تاريخ تبليغ القرار • ويكون القرار الصادر في هذا الشأن نهائيا •

كما بينت المادة ٣٥ الوثائق التى يجب أن توجد فى كل سفينة تجارية ، وفى السفن المعدة للصيد او النزهة •

اما المادتان ٣٦ و ٣٧ فخاصتان بالعقوبات التى توقع عند مخالفة أحكام هذا الفصل •

٤ ــ وفي الفصل الرابع عالج المشروع الحقوق العينية التى ترد على السفينة في أربعة فروع أولها في بناء السفينة ، وثانيها فى الملكية الشائعة ، وثالثها في الامتيازات البحرية ، ورابعها فى الرهن البحرى • وقد عنى المشروع في هذا الفصل بتقوية الائتمان البحرى وتوفير ضمانات الوفاء للدائنين حتى يتسنى لمالك السفينة الحصول على المال اللازم لاستغلالها • واستمد المشروع معظم أحكامه في هذا الصدد من معاهدة بروكسل المبرمة سنة ١٩٦٧ والخاصة بحقوق الامتياز والرهون البحرية ، حتى تكون هذه الأحكام متفقة مع التنظيم الدولى في هذا الشأن •

(أ) وقد حسم المشروع في الفرع الأول الخاص ببناء السفينة مسألة هامة اختلف فيها النظر الفقهى وهى ملكية

السفينة فى طور البناء ، وهل تبقى على ملكية البانى ، أم تنتقل ملكية الاجزاء التى تم بناؤها الى طالب البناء • وقد أخذالمشروع بالرأى الراجح فقها والذى أخذ به المشرع الفرنسى في القانون الصادر فى ٣ يناير سنة ١٩٦٧ ، فنصت المادة ٣٩ من المشروع على أن تبقى ملكية السفينة لمتعهد البناء ، ولا تنتقل الملكية الى طالب البناء الا بقبول استلامها بعد تجربتها ما لم يوجد اتفاق مخالف بين الطرفين • وذلك اعتبارا بأن بناء السفينة لحساب طالب البناء هو بيع لشىء مستقبل (تحت التسليم) فلا يتم انتقال الملكية فيه الا بعد تمام البناء وتسليم السفينة • وينبنى على ذلك أنه اذا أفلس البانى فليس لطالب البناء استرداد السفينة من التفليسة بوصفه مالكا لها ، وانما يكون حقه مقصورا على التقدم الى التفليسة كدائن بما دفعه من الثمن ، والخضوع فى ذلك لقسمة الغرماء وفقا للقواعد المقررة في الافلاس •

كما يترتب على اعتبار عقد بناء السفينة بيعا لشىء مستقبل أن يظل البانى كبائع ضامنا لما يظهر بالسفينة من عيوب خفية وهو ما نصت عليه المادة ٤٠ من المشروع •

أما المادة ٤١ فتتعلق بموعد تقادم دعوى ضمان العيوب الخفية وسائر دعاوى الضمان •

(ب) أما الملكية الشائعة فقد خصص لها المشروع الفرع الثانى • واستهلت الفقرة الأولى من المادة ٤٢ أحكام الشيوع البحرى ببيان القاعدة العامة في اتخاذ القرارات المتعلقة به ، فقضت بأن العبرة برأى الأغلبية • وفسرت الفقرة الثانية المقصود من الأغلبية فقالت أنها أغلبية مزدوجة تمثل نصف عدد المالكين على الأقل (الأغلبية العددية) بشرط أن يكونوا حائزين لأكثر من نصف الحصص فى السفينة (أغلبية رأس المال) • كل هذا ما لم ينص القانون أو يتفق المالكون على ما يخالف هذه الأحكام •

وتناولت المادة ٤٣ فى فقرتها الأولى مسئولية المالك على الشيوع فأقامته مسئولا عن الالتزامات الناشئة عن السفينة بنسبة حصته فيها • ومع ذلك فقد أجازت في فقرتها الثانية لكل مالك من الأقلية لم يوافق على عمل تم بالأغلبية أن يتخلى عن حصته للمالكين الآخرين • وفى هذه الحالة تبرأ ذمته من الالتزامات التى نشأت عن هذا العمل ، وتوزع هذه الحصة على المالكين الآخرين بنسبة حصصهم في السفينة •

وتكلمت المادة ٤٤ في كيفية ادارة الشيوع ، فعهدت بها الى مدير واحد أو أكثر من المالكين أو من غيرهم •وتناولت سلطة المدير فأجازت له القيام بجميع أعمال الادارة وتمثيل المالكين أمام القضاء في كل ما يتعلق بهذه الأعمال • ومع ذلك فقد استثنى النص بعض تصرفات ذكرها على سبيل الحصر واعتبرها من الخطورة بحيث تبرر اشتراط الحصول على تفويض خاص من المالكين ، وهى بيع السفينة ورهنها وترتيب أى حق عينى آخر عليها • كما أجاز النص للمالكين ايراد قيود اتفاقية على سلطة المدير ــ بقرار كتابي يصدر بالاغلبية المنصوص عليها فى المادة ٤٢ • غير أن هذه القيود الاتفاقية وان كانت ملزمة فى العلاقة بين المالكين والمدير فانه لا يحتج بها على الغير الا من تاريخ شهرها في سجل السفن •

ولما كان من شأن التصرف فى الحصة بالبيع اقحام مالك جديد في الشيوع قد لا يعرفه المشتاعون الآخرون أو لا يرتاحون اليه ، فقد أتاحت لهم المادة ٤٥ اقصاءه باسترداد الحصة المبيعة • ونظمت كيفية الاسترداد بأحكام روعى فيها التوفيق بين المصالح المتعارضة •

وتناولت المادة ٤٦ أهم أسباب انقضاء الشيوع ، وهو بيع السفينة بيعا قضائيا أو بيعا رضائيا • واشترطت للبيع الرضائى موافقة من يملكون نصفها على الأقل ما لم يتفق على خلاف ذلك • وأجازت لكل مالك في حالة وقوع خلاف بين المشتاعين يتعذر معه استمرار الشيوع على وجه مفيد أن يطلب من المحكمة انهاءه ببيع السفينة •

جـ ــ وبعد أن فرغ المشروع من معالجة الشيوع البحرى ، تناول الفرع الثالث حقوق الامتياز البحرية ، فعددت المادة ٤٧ الديون الممتازة ، ويلاحظ أن الجانب الغالب منها من الديون غير التعاقدية التى لا يستطيع أصحابها الحصول على رهن بحرى تأمينا لحقوقهم • وقد راعى المشروع الاقلال من عدد الديون الممتازة ، فلم يضف الى الانواع الخمسة التى أوردتها معاهدة بروكسل سنة ١٩٦٧ ديونا أخرى حتى يزيد من القيمة الائتمانية للرهن البحرى الذى يأتى فى المرتبة بعد حقوق الامتياز ، وحتى يتبقى للدائن المرتهن ضمان جدى لتأمين حقه • أما فيما يتصل بترتيب الديون الممتازة ، فقد أفاد المشروع من الرخصة الواردة فى المعاهدة فوضع فى المرتبة الاولى التعويضات عن الاضرار التى تلحق المنشآت والموانىء والاحواض وطرق الملاحة ومصاريف رفع عوائق الملاحة التى أحدثتها السفينة مع أن هذه الديون لا تأتى الا فى المرتبة الرابعة وفقا لاحكام المعاهدة •

وتناولت المادة ٤٩ من المشروع محل الامتياز فبينت الاموال التى ينصب عليها هذا الحق وهى السفينة وأجرة النقل الخاصة بالرحلة الاخيرة أي التى نشأ خلالها الدين • وكذلك ملحقات كل من السفينة وأجرة النقل المكتسبة منذ بدء الرحلة ومع ذلك فقد رأى المشروع رعاية لحقوق الربان والبحارة العاملين على السفينة ان يمد نطاق الامتياز الخاص بالديون الناشئة عن عقد استخدامهم ، فجعله منصبا على مجموع أجور النقل المستحقة على الرحلات التى تتم خلال عقد استخدامهم •

وأشارت المادة ٥٠ الى ملحقات السفينة وأجرة النقل وهى تمثل فى مجموعها التعويضات والاموال المقابلة لما انتقص من قيمة السفينة أو أجرة النقل بوصفهما المال الذى ينصب على الامتياز ، كالتعويضات المستحقة عن الاضرار المادية التى لحقت السفينة ولم يتم اصلاحها أو التعويضات المستحقة عن خسارة أجرة النقل أو أجرة سفر الركاب • ولما كانت المبالغ المستحقة نظير عقود التأمين والمكافآت والاعانات التى تمنحها الدولة لا تعتبر أصلا جزءا من الذمة المالية التى انصب عليها الامتياز فقد استبعدتها الفقرة الاخيرة من نطاق الملحقات ، فلا يمتد اليها ضمان الدائن الممتاز •

وتناول المشروع فى المادة ٥٢ مسألة ترتيب حقوق الامتياز • فاعتبر ديون كل رحلة كتلة قائمة بذاتها ويكون ترتيبها وفقا لترتيب ذكرها فى المادة ٤٧ ، على أن تعتبر كل طائفة من الديون الواردة فى بند واحد على قدم المساواة فتشترك فى التوزيع بنسبة قيمة كل منها • ولا يستثنى من ذلك الا الديون الواردة فى البندين الثالث والخامس اذ ترتب هذه الديون طبقا للترتيب العكسى لتاريخ نشوئها بحيث يقدم الدين الاحدث تاريخا على الدين السابق عليه ـ وكذلك تعتبر الديون الناشئة عن رحلة واحدة مجموعة واحدة بالنسبة الى الديون الناشئة عن الرحلات الاخرى ، ويكون التفضيل بين هذه المجموعات من الديون وفقا لتواريخ الرحلات بحيث تكون الديون المتعلقة بالرحلة الاخيرة مفضلة على الديون المتعلقة بالرحلة السابقة عليها وهكذا • ومع ذلك تعامل الديون الناشئة عن عقد عمل واحد يشمل عدة رحلات كما لو كانت قد استحقت بمناسبة الرحلة الاخيرة وذلك رعاية لارباب هذه الديون الذين يعملون على السفينة ويعولون في حياتهم على أجورهم ، فمن الانصاف تمكينهم من الحصول عليها •

وعالجت المادة ٥٤ كيفية انقضاء حقوق الامتياز ، فقضت بأن الامتياز ينقضى ببيع السفينة قضاء أو رضاء بشروط معينة ـ ومتى انقضى الامتياز على السفينة انتقل الى الثمن بالنسبة الى الدائن الممتاز الذى يقدم معارضة فى دفع الثمن ويقوم بتبليغها الى كل من المالك القديم والمالك الجديد • ولم يشأ المشروع أن يضيع على الدائنين حقوقهم فى الامتياز فأبقى عليها ولو لم يقوموا بالاجراء المذكور ما دام أن الثمن لم يدفع أو دفع ولم يوزع •

وأشارت المادة ٥٥ الى أن حقوق الامتياز تنقضى على أية حال بمضى سنة باستثناء حقوق الامتياز التى تضمن ديون التوريد فانها تنقضى بمضى ستة أشهر • وقضت الفقرة الاخيرة من المادة بامتداد التقادم الى ثلاث سنوات فى الاحوال التى يتعذر فيها حجز السفينة المقرر عليها الامتياز فى مياه الكويت الاقليمية وذلك صيانة لحقوق الدائنين من رعايا الكويت • ولم يقصر المشروع هذه الميزة على رعايا الكويت ، وانما بسطها على الاشخاص الذين يستوطنونها ، والاشخاص الذين ينتمون الى جنسية دولة تعامل رعايا الكويت بالمثل •

واوردت المادة ٥٧ حكما هاما من مقتضاه سريان أحكام الامتياز على السفينة ولو كان يستغلها شخص غير المالك كالمجهز غير المالك والمستأجر الاصلى اذ المفروض أن الغير يعتمد فى تعامله على ضمان السفينة دون اعتبار لشخص المالك ـ غير أن هذا الحكم لا يطبق فى حالة ما يكون المالك قد زالت حيازته للسفينة بسبب غير مشروع ، وكان الدائن الذى يدعى الامتياز سيء النية أي عالما وقت التعامل أن المالك فقد حيازته للسفينة بسبب غير مشروع وأن من تعامل معه غاصب السفينة •

د ـ أما الفرع الاخير من هذا الفصل فقد عالج فيه المشروع الرهن البحرى ، ونظام الرهن البحرى نظام مستحدث على التشريع الكويتى • ويعتبر استثناء من القواعد العامة فى التأمينات العينية التى لا يجوز فى ظلها رهن السفينة ـ وهى منقول ـ الا رهنا حيازيا ، وهو أمر لا يتلاءم مع طبيعة الاستغلال البحرى الذى يسعى فيه الراهن الى الحصول على المال اللازم استغلال سفينته مما يقتضى أن تظل السفينة فى حوزته ولا تخرج من يده الى الدائن المرتهن • لذلك لجأت معظم التشريعات البحرية الى تنظيم رهن السفينة رهنا لا يخرجها من حيازة مالكيها عن طريق اتباع نظام الرهن الرسمى المتبع فى العقار • وهو ما أخذ به المشروع فى أحكامه •

فاشترطت المادة ٥٨ أن يتم رهن السفينة بعقد رسمى ، والا كان باطلا • والرسمية هنا ركن لانعقاد العقد ولا يغنى عنها أي اجراء آخر •

وأشارت المادة ٥٩ الى أن الرهن المقرر على السفينة يظل عالقا بحطامها ، وذلك حفظا لحق الدائن المرتهن اذا زال وصف السفينة عن المنشأة البحرية لا سيما أن العبرة فى صحة الرهن هى بوقت نشوئه • كما أشارت الفقرة الثانية من المادة الى أن الرهن المقرر على السفينة لا يسرى على أجرة النقل على أساس أن الاجرة تعد من الثمار التى للمدين حرية التصرف فيها ، كما لا يسرى على المكافآت والاعانات والمساعدات التى تمنحها الدولة لان هذه الاعانات تمنح لاعتبارات قومية بعيدة عن فكرة الائتمان البحرى وضمان الدائنين •

واجازت المادة ٦٠ رهن السفينة وهى فى طور البناء لافساح المجال أمام مالكها سواء أكان البانى أم طالب البناء (فى حالة الاتفاق على انتقال الملكية اليه) للحصول على المال اللازم لاتمام البناء •

وحتى يكون الرهن نافذا فى حق الغير اوجبت المادة ٦١ شهره عن طريق قيده فى سجل السفن بمكتب مسح وتسجيل

السفن • وبينت المادتان ٦٢ و ٦٣ اجراءات هذا القيد • كما أوضحت المادة ٦٤ مرتبة الرهن في حالة تعدد الرهون • فجعلت العبرة في ترتيب الرهون بحسب أسبقية القيد • وحتى يحفظ القيد مرتبة الرهن أوجبت تجديده كل خمس سنوات •

وتحدثت المادة ٦٥ عن حق التتبع فأجازت للدائن المرتهن تتبع السفينة في أي يد كانت لحجزها والتنفيذ عليها • ولكن المادة ٦٦ لم تجز عند التنفيذ بيع السفينة بكاملها الا اذا كان الرهن واقعا على أكثر من نصفها • ورتبت المادة ٦٧ على حكم مرسى المزاد تطهير السفينة من جميع الرهون • وانتقال حقوق الدائنين الى الثمن •

وعالجت المادتان ٦٨ و ٦٩ حالة تتبع السفينة والتنفيذ عليها في يد الحائز • والمقصود بالحائز هو من تنتقل اليه ملكية السفينة في الفترة الزمنية الواقعة بين اشهار الرهن وقيد محضر الحجز على السفينة • فأوجبت المادة ٦٨ على الدائن المرتهن أن يعلن الحائز بمحضر الحجز مع التنبيه عليه رسميا بدفع الدين • فاذا شاء الحائز اتقاء اجراءات البيع ، وأراد تطهير السفينة من الرهون ، وجب عليه ابلاغ الدائنين المرتهنين المقيدين في سجل السفن بانتقال ملكيتها اليه واستعداده لدفع الديون المضمونة بالرهن في حدود ثمن السفينة (المادة ٦٩) ومنعا للتواطؤ بين البائع والمشترى (الحائز) أجازت المادة ٧٠ لكل دائن مرتهن أن يطلب من المحكمة بيع السفينة بالمزايدة مع زيادة العشر وتقديم كفالة لضمان الوفاء بالثمن والمصاريف • فاذا لم يتقدم أي دائن بهذا الطلب ، فللحائز أن يطهر السفينة من الرهون بايداع الثمن خزانة المحكمة دون اتباع أي اجراءات أخرى (المادة ٧١) •

وأخيرا أوردت المادة ٧٢ حكما من مقتضاه أنه اذا بيعت السفينة المرهونة في الكويت بيعا اختياريا في الخارج كان البيع باطلا بقوة القانون ما لم يتنازل الدائن المرتهن في نفس عقد البيع عن الرهن ، وذلك محافظة على حقوق الدائن المرتهن ، وحتى لا يلجأ المدين الى التصرف في السفينة خارج البلاد تهربا من اجراءات التنفيذ عليها • ويلاحظ في هذا الصدد أن موافقة الدائن المرتهن على البيع وتنازله عن الرهن ، لا يغني عن وجوب الحصول على اذن مجلس الوزراء بالتصرف في السفينة لاجنبي متى كانت من السفن التي تساهم فيها أو تدعمها الدولة وفقا للمادة العاشرة من هذا المشروع • وذلك لاتصال هذا الاذن باعتبارات تتعلق بالمصلحة العامة •

٥ ــ وفي الفصل الخامس نظم المشروع وسائل التحفظ والتنفيذ على السفينة في فرعين أولهما : في الحجز التحفظي • والثاني : في الحجز التنفيذي • وقد عنى المشروع في هذا الصدد بوضع قواعد خاصة للتنفيذ على السفينة تقترب كثيرا من قواعد التنفيذ على العقار وتختلف عن القواعد العامة في حجز المنقول المقررة في قانون المرافعات وذلك نظرا لما للسفينة من طبيعة خاصة ، ولضخامة قيمتها بما يقتضي احاطة بيعها ببعض الضمانات التي تكفل الوصول بها الى الثمن المناسب ، فضلا عن أنها تخضع لنظام الرهن الرسمي الذي يجيز تتبعها والتنفيذ عليها في يد الحائز ، ويخوله الحق في تطهيرها ووقف المضي في اجراءات التنفيذ عليها وبيعها كما هو الشأن بالنسبة للعقار •

(أ) ــ وقد عالج المشروع في الفرع الاول الحجز التحفظي على السفينة ، ويقصد به منعها من السفر بأمر من السلطة القضائية المختصة بناء على طلب الدائن الذي لم يتهيأ له بعد الحصول على سند تنفيذي بدينه متى خشي ارتحال السفينة وفقدان ضمانه • والحجز التحفظي على السفن كثير الوقوع في العمل ، وبوجه خاص بالنسبة للسفن الاجنبية ، وقد نظمه المشروع بما يتفق والقواعد السائدة دوليا في هذا الشأن ، والتي تضمنتها المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على السفن ، المبرمة في بروكسل في ١٠ مايو سنة ١٩٥٢ •

وقد بدأ المشروع في المادة ٧٣ ببيان الجهة المختصة بالامر بتوقيع الحجز التحفظي على السفينة فأناط هذه السلطة بقاضي الامور الوقتية بالمحكمة الكلية نظرا لخطورة الاثر المترتب على الحجز • ولذات العلة لم يجز المشروع توقيع الحجز التحفظي على السفينة الا وفاء لدين بحري يكون مصدره أحد الاسباب التي أوردتها المادة ٧٣ على سبيل الحصر • وقد استبعد المشروع منها القرض البحري برغم وروده في المعاهدة وبعض التشريعات الاخرى ــ لانه نظام عفا عليه الزمن ولم يعد مألوفا في التعامل البحري لا سيما بعد ظهور نظام الرهن البحري •

وزيادة في ضمانات الدائن أجازت المادة ٧٤ توقيع الحجز التحفظي ، لا على السفينة التي يتعلق بها الدين فحسب ، بل على أي سفينة أخرى يملكها المدين اذا كانت هذه السفينة مملوكة له وقت نشوء الدين ، وذلك اعتبارا بأن سفن المجهز ــ وقت نشأة الدين ــ تكون ضامنة للوفاء بديونه البحرية ، أما ما جد بعد ذلك من السفن فلا يكون ضمانا لهذا الوفاء ، ولم يستثن المشروع من ذلك الا المنازعات الخاصة بادعاء ملكية السفينة أو جزء منها على الشيوع أو الرهن البحري اذ تنصب المنازعة في هذه الحالات على حقوق عينية تتعلق بالسفينة ذاتها ، ولا شأن لها بالسفن الاخرى التي يملكها المجهز •

ولم يشأ المشروع أن يحظر الحجز التحفظي على السفينة المتأهبة للسفر على غرار ما ذهبت اليه بعض التشريعات الاخرى مراعيا في ذلك حماية مصلحة الدائن ، وحتى لا يتخذ التأهب للسفر أو التعجيل به ذريعة لافلات السفينة وضياع الضمان •

ولما كان من أهم أهداف الحجز التحفظى على السفن هو الحصول على كفالة لضمان الدين ، فقد نصت المادة ٧٦ على رفع الحجز اذا قدم المحجوز عليه كفالة أو ضمانا آخر يكفي للوفاء بالدين ، وذلك فيما عدا الحالات التى يوقع فيها الحجز بسبب حقوق تتعلق بملكية السفينة أو ملكيتها على الشيوع ـ وعلة هذا الاستثناء أن المدعى الذى يطالب بملكية السفينة لا يغنيه تقديم الكفالة ، اذ للحجز فى هذه الحالة صفة الحجز الاستحقاقى • غير أنه نظرا لما يترتب على تعطيل استغلال السفينة فى هذه الحالات من أضرار ، فقد أجازت الفقرة الثانية من المادة ٧٦ لقاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية أن يأذن لواضع اليد على السفينة فى استغلالها اذا قدم ضمانا كافيا ، أو أن ينظم استغلالها مدة الحجز بالطريقة التى يقررها •

وأشارت المادة ٧٨ الى اختصاص المحكمة الكلية التى وقع الحجز فى دائرتها بدعوى ثبوت الحق وصحة الحجز ، وأوجبت نظرها على وجه السرعة •

(ب) ـ وتناول الفرع الثانى من هذا الفصل الحجز التنفيذى على السفينة ، فبين اجراءاته مبتدئا باعلان السند التنفيذى (المادة ٧٩) • ثم توقيع الحجز وما ينبغى أن يشتمل عليه محضر الحجز من بيانات ، ثم اعلان المدين بهذا المحضر اذا لم يكن حاضرا وقت الحجز (المادة ٨٠) •

كما أوجبت المادة ٨١ تسليم صورة من محضر الحجز للجهة البحرية المختصة لمنع السفينة من الابحار • وصورة أخرى لمكتب مسح وتسجيل السفن لاجراء القيد فى سجل السفن • كما أوجبت اعلان صورة من المحضر للدائنين المقيدين فى السجل ، والى حائز السفينة ليتسنى له اتخاذ اجراءات التطهير اذا شاء تفادي البيع •

وتناول المشروع فى المواد من ٨٢ الى ٨٤ اجراءات البيع • وعنى بوجه خاص بتوفير الضمانات التى تكفل بيع السفينة بثمن ملائم ، ومن ذلك الاستعانة بأهل الخبرة فى تحديد الثمن الاساسى ، والنشر عن البيع على أوسع نطاق مستطاع ، وعدم اتمام البيع الا بعد جلستين يفصل بينهما سبعة أيام ، بحيث يتخذ أكبر عطاء فى الجلسة الاولى أساسا للمزايدة فى الجلسة الثانية •

أما فيما يتصل بتقسيم الثمن المتحصل من البيع فقد احالت فى شأنه المادة ٨٧ الى القواعد المقررة في قانون المرافعات المدنية والتجارية •

الباب الثاني
اشخاص الملاحة البحرية

يشتمل هذا الباب على أربعة فصول تدور كلها حول الاشخاص الذين يتعاونون فى البر والبحر على استغلال السفينة فى الملاحة البحرية وهم مالك السفينة ومجهزها ، والربان ، والبحارة ، والوكلاء البحريون •

١ ـ ويتناول الفصل الاول مالك السفينة ومجهزها ، وقد استهله المشروع بتعريف المجهز بأنه من يقوم باستغلال السفينه لحسابه بوصفه مالكا أو مستأجرا لها • ولما كان الغالب أن المالك هو الذى يجهز سفينته فقد أقام المشروع قرينة مقتضاها أن يعتبر المالك هو المجهز حتى يقوم الدليل على العكس (م٨٨)•

ولما كان تجهيز السفينة وتشكيل بحارتها ووسائل السلامة فيها يتضمن جملة أمور فنية وادارية قابلة للتطوير والتعديل تبعا لتقدم فنون الملاحة البحرية ، فقد استصوب المشروع ترك تنظيم هذه الامور الى قرار من الوزير المختص مع مراعاة الاتفاقيات الدولية والعرف البحرى (م ٨٩) •

واذ كان من أهم ما يثور بالنسبة لمالك السفينة هو موضوع مسئوليته عن أفعال الاشخاص الذين يعملون عليها ، وعن الالتزامات التي يعقدها الربان فى شئون تتعلق بها ، فقد أولى المشروع عنايته لهذه المسألة وخصص لها المواد من ٩٠ الى ٩٧ •

وقد بدأ المشروع احكام هذه المسئولية بالاشارة الى نوعيها التقليديين ـ المسئولية التقصيرية والمسئولية العقدية ـ فأقام المالك مسئولا عن أفعال الربان والبحارة والمرشد وغيرهم من الاشخاص الذين يعملون فى خدمة السفينة متى وقعت منهم أثناء تأدية وظائفهم أو بسببها ، كما أقامه مسئولا عن الالتزامات الناشئة عن العقود التى يبرمها الربان فى حدود سلطته القانونية (م ٩٠) •

واذا كان من الصواب تحديد مسئولية مالك السفينة والتخفيف من أعبائها حتى لا ترهقه فيعجز عن مواصلة الاستغلال او مواجهة نفقات تطويره وتحسينه ، وكانت غالبية الدول قد اتجهت الى الاخذ بمبدأ تحديد مسئولية المالك وان سلكت فى تنظيمه مسالك شتى حتى أسفرت محاولاتها فى النهاية عن عقد معاهدة بروكسل فى العاشر من اكتوبر عام ١٩٥٧ ، فقد أقر المشروع هذا المبدأ كما تبنى الحل الذى أخذت به هذه المعاهدة ـ حتى لا تتخلف الكويت عن ركب الدول التى انضمت اليها ـ فيكون ملاك السفن الكويتيون فى مركز أدنى من ملاك السفن الاجانب فى خصوص احكام هذه المسئولية ، وتفاديا للازدواج فى الاحكام اذا ما رأت الكويت الانضمام الى هذه المعاهدة ولم تنقل أحكامها الى تشريعها الداخلى •

فتناول المشروع في المادة ٩١ الالتزامات التي يجوز لمالك السفينة التمسك بتحديد مسئوليته عنها وأوردها على سبيل الحصر ، وعلى ذلك يعتبر المالك مسئولا مسئولية مطلقة عن أي التزام آخر يخرج عن هذه الالتزامات التى تنص عليها

بيد أن تمسك المالك بتحديد مسئوليته لا يعنى الاقرار بها فيظل له حق دفعها والتخلص منها اذا كانت لديه أسباب تبرر ذلك .

وخصت المادة ٩٣ بالذكر بعض الالتزامات فاستثنتها ولم تجز التمسك بتحديد المسئولية فى شأنها . ولكل استثناء منها علته . فاستثناء الالتزامات الناشئة عن خطأ شخصى من المالك يبرره أن مثل هذا المالك لا يستأهل الرعاية . واستثناء الالتزامات الناشئة عن المساعدة والانقاذ يبرره أنها تنشأ عن جهود ينبغى أن تعوض كاملة . واستثناء الالتزامات الناشئةعن المساهمة فى الخسارات المشتركة يفسره أن هذه الالتزامات تمثل حصة فى مشاركة يجب أن تظل كاملة . اما استثناء حقوق الربان والبحارة والتابعين وورثتهم وخلفائهم فعلته رعاية هؤلاء الاشخاص وتمكينهم من الحصول على حقوقهم .

وعملا على تحديد نطاق كل من أحكام تحديد مسئولية مالك السفينة وتحديد مسئولية الناقل فى الفرض الذى يكون فيه المالك ناقلا فى نفس الوقت ــ وهو فرض يتحقق كثيرا فى العمل ، وحسما للجدل الذى ثار فى هذا الشأن وما اذا كان للمالك حرية الاختيار بين التمسك بأحكام تحديد مسئولية المالك وتحديد مسئولية الناقل تبعا لمصلحته ، أم أن احدى المسئوليتين تحجب الاخرى ، أوجب المشروع تطبيق أحكام مسئولية الناقل متى وجد التزام عقدى ــ عقد نقل ــ أما حيث لا يوجد هذا الالتزام فان احكام مسئولية المالك هى التى تكون واجبة التطبيق بفرض أن الالتزام مما يجوز التمسك بتحديد المسئولية فى شأنه ــ والى ذلك أشار عجز الفقرة الاولى من المادة ٩١ . وبذلك حسم المشروع هذا الخلاف ونسق بين أحكام المسئوليتين ووضع الحدود بينهما .

وتناول المشروع أساس ومدى تحديد مسئولية المالك ، فأخذ من حمولةالسفينة أساسا لهذا التحديد ، وعين الحد الاقصى للمبالغ التى تحدد بها المسئولية ، وأقام هذا التعيين على الاسس الآتية :

١ ــ العبرة بالحمولة الصافية للسفينة ، ولهذا بينت المادة ٩٥ كيفية حساب هذه الحمولة .

٢ــ اختلاف الحد الاقصى لمبلغ التعويض تبعا لنوع الضرر ، فهو عن كل طن ٢٥ دينارا اذا نشأت عن الحادث أضرار مادية فقط و ٥٠ دينارا اذا نشأت عنه أضرار بدنية فقط و ٧٥ دينارا اذا نشأت عنه اضرار مادية وبدنية معا (المادة ١/٩٤) .

هذا وقد نقل المشروع هذه المبالغ عن المعاهدة ــ التي أوردتها بالفرنك الفرنسى (الفرنك الذهب بوانكاريه) بعد أن اجرى تحويلها الى العامة الوطنية مع تقريبها الى مبالغ اجمالية .

وجدير بالذكر أن هذا التحديد للمسئولية ينطبق على الديون الناشئة عن حادث واحد وليس عن جميع الحوادث التى تقع فى الرحلة البحرية ، ومن ثم اذا تعددت الحوادث فى رحلة واحدة وجب على مالك السفينة أن يدفع مبلغ التحديد عن كل حادث على حده . (م ١/٩٦) .

واختتم المشروع هذا الفصل بالنص على سريان أحكام تحديد المسئولية ولو كان مستغل السفينة غير مالك لها ، كما اذا كان مجهزا أو مستأجرا . كما أجرى هذه الاحكام فى حالة مسئولية الربان والبحارة والتابعين . ولكنه حرص على النص على أنه مهما تعدد الاشخاص المسؤولون عن الاضرار الناشئة عن حادث واحد ، فان المسئولية لا تجاوز الحدود القصوى المبينة في المادة ٩٤ . كما حرص فى هذا المقام أيضا على مصلحة الربان والبحارة فأجاز لهم التمسك بتحديد المسئولية ولو نشأ الضرر عن خطأ شخصى صادر منهم الا اذا كان الربان أو البحار مالكا للسفينة فى نفس الوقت أو مجهزا أو مستأجرا ، فلا يفيد من التحديد الا اذا أثبت أن الخطأ وقع منه بصفته ربانا أوبحارا لا بوصفه مالكا أو مجهزا أو مستأجرا (م ٩٧) .

٢ ــ وخصص المشروع الفصل الثانى للربان ــ وهو عميد الطاقم الذى يناط به قيادة السفينة وادارتها وتكون له فيها الرئاسة من الناحيتين الملاحية والتجارية . فتناول كيفية تعيينه وعزله ، وتكلم عن سلطاته ، وعن طبيعة علاقته بالمجهز ، ثم عن مسئولياته .

فنص فى المادة ٩٨ على أن المجهز هو الذى يعين الربان ويعزله . بيد أن حرية المجهز فى اختيار ربان سفينته مقيدة فيمن تتوافر فيهم الشروط والمؤهلات التى يوجبها القانون الخاص بذلك . كما اقرر المشروع حق الربان فى التعويض عند عزله ــ وفقا للقواعد العامة ــ اذا كان العزل تعسفيا .

وتناول سلطات الربان سواء منها الفنية أو التجارية . فعهد اليه بقيادة السفينة على أن تنتقل القيادة من بعده الى الضابط الذى يليه في المرتبة عند وجود مانع يحول دونه والقيام بها وأوجب عليه المحافظة على صلاحية السفينة للملاحة ومراعاة كفاية المؤن واللوازم خلال الرحلة البحرية (المادة ٩٩) وغنى عن البيان أن للربان كامل السلطة فى قيامه بعمله الفنى ولو خالف فى ذلك أمرا للمجهز متى كان من شأنه الحاق الضرر بالسفينة أو بشحنتها أو بالاشخاص الموجودين عليها .

هذا وقد تجنب المشروع الخوض في المسائل الفنية ولكنه حرص فى الوقت ذاته على الاشارة الى الواجبات التى تقتضيها آداب القيادة (المواد من ٩٩ ــ ١٠١) . كما بين واجباته الادارية المتعلقة بهذا الشأن فأشار الى الوثائق التى يجب أن يحتفظ بها على السفينة ، والى الدفاتر التى يمسكها وكيفية التأشير

عليها ، والى التقارير التى يقدمها عند وقوع حوادث غير عادية أثناء الرحلة وكيفية تحقيق الوقائع الواردة بها وحجيتها فى الاثبات (المواد من ١٠٧ ــ ١١٠) • وغنى عن البيان أن التقارير البحرية اذا لم تحقق وفق الاوضاع المبينة بالمادة ١١٠ ارتفعت عنها حجيتها كدليل في الاثبات وان كان ذلك لا يمنع من أن تستدل بها المحكمة كقرينة عادية • كما أشار المشروع كذلك الى وظائف الربان التجارية وأوجب عليه اتباع تعليمات المجهز بشأنها (م ١٠٦) •

وبالرغم من أن الربان ليس موظفا عاديا الا أن طبيعة المهمة الموكولة اليه وما تتطلبه ظروف الملاحة البحرية من سفر السفينة ومن عليها فى عرض البحر بعيدا عن سلطات الدولة التابعة لها حتمت تزويده ببعض الاختصاصات التى لا تكون الا للموظفين العموميين ، ولذلك فانه يعتبر فى حكم الموظف العام عند ممارسته لهذه الاختصاصات • فهو الموثق الذى يثبت ما يحدث فى أثناء الرحلة البحرية من وقائع الميلاد أو الوفاة أو الزواج ، وهو الأمين على حفظ النظام فى السفينة يمارس سلطات التأديب على الضباط والبحارة وسائر العاملين على السفينة وكذلك المسافرين على ظهرها ، وهو الذى يتولى جمع التحريات اذا وقعت جريمة على ظهر السفينة ، وهو الآمر ــ عند الاقتضاء ــ بالقبض والتفتيش (المواد من ١٠٢ ــ ١٠٤) •

واعتبر المشروع الربان نائبا قانونيا عن المجهز • ولما كانت هذه النيابة القانونية تذهب الى أبعد مما تذهب اليه الوكالة العادية ، وكان العرف البحرى قد استقر على أن للربان أن يقاضي أمام المحاكم باسمه لحساب المجهز ، على خلاف القاعدة العامة التى لا تسمح بجواز المقاضاه بوكيل دون ذكر اسم الأصيل ، فقد قنن المشروع هذا العرف فى المادة ١٠٥/١ ــ بيد أنه وان كانت نيابة الربان عن المجهز أكثر من أن تكون وكالة عادية الا أنها ليست تفويضا كاملا ، ولهذا فقد قيد المشروع هذه النيابة بالأعمالا اللازمة للسفينة والرحلة • ولم يقررها للربان الا حيث لا يوجد المجهز أو من يمثله في المكان الاحتجاج عليه بالقيود الاتفاقية التي قد ترد على النيابة المذكورة • والثاني ــ أنه افترض عدم علمه بوجود المجهز فى المكان الذى يتم فيه العمل القانوني ، ووضع على عاتق خصمه اثبات هذا العلم (م ١٠٥/٢ و ٣) •
وجب أن يحتجب الوكيل ــ كما راعى المشروع مصلحة الغير فى المحافظة على السفينة وشحنتها وسلامة الأشخاص الموجودين عليها ، وأقامه مسئولا ان أخطأ في أداء هذا الواجب ولو كان الخطأ يسيرا (م ١١١) •

واختتم المشروع هذا الفصل بالنص على واجب الربان حسن النية فقرر له حماية من وجهين الاول ــ انه لم يجز الذى يجرى فيه الربان العمل القانوني ، اذ متى وجد الأصيل

٣ ــ وخصص المشروع الفصل الثالث للبحارة وتنظيم العمل البحرى وقسمه الى فرعين الاول للاحكام العامة والثانى لعقد العمل البحرى •

(أ) وافتتح الفرع الأول من هذا الفصل أحكامه بتعريف البحار بأنه كل شخص يرتبط بعقد عمل على السفينة ــ أيا كانت طبيعة العمل المعهود اليه • فيعتبر بحارا والحال كذلك كل من الربان والضباط والمهندسين والأطباء وضباط اللاسلكى والاداريين والميكانيكيين والملاحين والقائمين بالخدمة العامة في السفينة كالخدم والطهاه وغيرهم ممن يؤدى عملا فى السفينةبمقتضى عقد عمل (م ١١٢) • هذا وقد رأى المشروع أن يخص الربان بالذكر لتعدد صفاته القانونية فاعتبره بحارا تجرى عليه أحكام عقد العمل البحرى فيما يتعلق بالعقد الذى يبرمه مع المجهز • فضلا عن صفته كنائب قانوني عنه فى القيام بالأعمال اللازمة للسفينة والرحلة ، وصفته كممثل السلطة العامة فى ممارسة بعض الاختصاصات السابق الاشارة اليها •

أما بيان المقصود بالربان وضباط الملاحة والمهندسين البحريين ، والشروط والمؤهلات التى يجب أن تتوافر فيهم ، فقد آثر المشروع أن يترك تنظيمها لقانون خاص واللوائحوالاتفاقات الدولية والأعراف البحرية (م ١١٣) •

وتكلمت المادة ١١٤ فى الجواز البحرى فأوجبت على كل كويتى يعمل على سفينة تبحر خارج المياه الاقليمية الكويتية الحصول على جواز بحرى من الادارة البحرية المختصة • وتركت تنظيم أحكام منح هذا الجواز لقانون خاص •

أما المادة ١١٥ فقد تغيت منح بعض مزايا للكويتيين ، فقصرت عليهم العمل في السفن التى تقوم بالملاحة الساحلية أو بالصيد او بالقطر أو بالارشاد في المياه الاقليمية ولكنها أجازت استخدام الأجانب بترخيص من الادارة البحرية المختصة ، وذلك حتى لا توصد الباب دون الاستعانة بالخبرة الأجنبية ان اقتضت الضرورة ذلك • أما بالنسبة الى السفن التى تقوم بالملاحة فى أعالى البحار تحت العلم الكويتي فقد استلزم النص ألا يزيد عدد البحارة الاجانب على نسبة معينة ، ولكنه لم يعين هذه النسبة تاركا الأمر لقرار من الوزير المختص ليسهل تعديلها كلما لزم الأمر •

(ب) وتناول المشروع فى الفرع الثانى من هذا الفصل عقد العمل البحرىفحدد القواعد التى تنظمه ، وعرض لكيفية اثباته ، وتكلم عن الالتزامات التى يفرضها على كل من طرفيه ثم عالج بعض المسائل التى قد تثور عند انقضائه كانتهاء العقد محدد المدة أثناء الرحلة ، وفصل البحار أثناء السفر •

واذ كان قانون العمل في القطاع الأهلى قد استثنى من نطاق تطبيقه عمال البحر وترك تنظيم علاقاتهم الى قانون خاص،

ارتأى المشروع أن يتناول تنظيم العمل البحرى بأحكام خاصة مراعيا فى ذلك طبيعة عمل العمال البحريين فوق السفينة من ناحية، وما تقتضيه ظروف الرحلة البحرية من ناحية أخرى ، على ألا يقصى عن هذا التنظيم الأحكام العامة الواردة بقانون العمل فى القطاع الأهلى وقانون التأمينات الاجتماعية الا حيث يوجد نص فى المشروع ، وذلك حرصا على التسوية بين عمال البحر والبر في الحقوق والواجبات المقررة فى هذين القانونين للعمال عامة • ومن ثم فان نصوص المشروع تكون هي الواجبة التطبيق أولا على عقد العمل البحرى فاذا خلا المشروع من النص الخاص سرت الأحكام العامة المنصوص عليها فى قانون العمل بالقطاع الأهلى والتأمينات الاجتماعية (م ١١٦) •

وجدير بالذكر أنه اعمالا لأحكام قانون التأمينات الاجتماعية رقم ٦١ لسنة ١٩٧٦ أصدر وزير المالية القرار رقم ١١ لسنة ١٩٧٧ فى شأن لائحة قواعد واجراءات التسجيل بالمؤسسة العامة للتأمينات الاجتماعية ــ ويقضي البند ١٠ من المادة الأولى من هذه اللائحة بسريان أحكامها على عمال البحر من الكويتيين الذين يعملون على سفن تحمل العلم الكويتي أو تعمل عادة فى المياه الاقليمية الكويتية •

واشترط المشروع افراغ عقد العمل البحرى في محرر • والكتابة هنا ليست شرط صحة وانما شرط اثبات • واذ كان الأمر قد يقتضى استخدام البحار على وجه السرعة دون أن يكون هناك متسع من الوقت لتحرير العقد أو قد يعمل البحار باغراء وعد بتحريره • أو قد يحجب رب العمل عنه هــذا العقد بعــد تحريره • فقد أجاز المشروع للبحار وحده اثباته بكافة الطرق حماية له وصونا لحقوقه (م ١١٧) •

وتكلم المشروع عن التزامات البحار فالزمة بتأدية العمل المعهود اليه ، واطاعة أوامر الرؤساء ، وعدم مغادرة السفينة الا باذن • كما الزمه فى حالة الخطر بالعمل علــى انقاذ الســفينة والأشخاص الذين يوجدون عليها وشحنتها • بيد أن المشروع لم يلزمه بهذا العمل الاضافى ــ فى حالة الخطر ــ الا مقابل مكافأة مالية تحسب بذات النسبة المقررة للأجر الاضافى في قانون العمل بالقطاع الأهلى ولكن دون التقيد بالحدود القصوى لعدد ساعات العمل الاضافي المشار اليها فيه ، وذلك مراعاة لظروف السلامة العامة التى أملت الزام العامل القيام بهذا العمل (م ١١٩) •

وخصت المادة ١٢٠ بالذكر واجب امتناع البحار عن شحن بضائع فى السفينة لحسابه الخاص الا باذن من رب العمل اذ قد يغريه العمل فى السفينة على القيام بنقل بضائع الغير خلســة اضرارا برب العمل • فاذا خالف البحار هذا الحظر الزم بدفع أجرة مقابل نقل البضائع تعادل أعلى أجرة اشترطت فى مكان وزمان الشحن • فضلا عن التعويضات ان كان لها مقتض ، وعن حق الربان في الأمر بالقاء هذه البضائع فى البحر اذا كانت تهدد سلامة السفينة أو تستلزم أداء غرامات أو نفقات •

أما التزامات رب العمل فتنحصر فى التزامة الأساسي بأداء أجر البحار وقد فصلت أحكامه المواد من ١٢١ الى ١٢٧ • كما تناولت المواد من ١٢٨ الى ١٣٢ بقية التزامات رب العمل فذكرت أربعة التزامات جرى عليها العرف البحرى منذ القدم وهي التزامه بايواء البحار واطعامه ، والتزامة بتقديم العلاج اليه فى حالة المرض أو الجرح ، والتزامة بأدا- نفقات دفنه اذا توفى وهو في خدمة السفينة ، والالتزام بترحيله اذا انتهى عقد العمل فى الخارج •

ونصت المادة ١٣٤ على أنه اذا فصل البحار أثناء السفر فلا يجوز للربان الزامة بترك السفينة فى ميناء أجنبي الا باذن من قنصل الكويت أو من السلطة البحرية المحلية عند عدم وجوده • ما لم يكن هذا الميناء هو الميناء الذى عين فيه البحار • ومنعا للتعسف أقام النص قرينة اعتبر بمقتضاها قرار الفصل غير مشروع اذا لم يثبت وأسبابه فى دفتر البحارة ــ وهي قرينة بسيطة تقبل اثبات العكس •

وعملا على سرعة حسم المنازعات وضعت المادة ١٣٥ تقادما قصيرا مدته سنة تنقضى به الدعاوى الناشئة عن عقد العمل البحرى • ولا ينصرف النص الى الدعاوى التى يوجهها البحار الى رب العمل فحسب ، وانما يشمل أيضا الدعاوى التى يوجهها هذا الأخير الى البحار •

٤ ــ وخصص المشروع الفصل الرابع للوكلاء البحريين ــ وهم الأشخاص الذين يمارسون العمل فى البر في الموانىء التي ترسو فيها السفينة ويقدمون لها الخدمــات حتى لا يتعطل استغلالها ، ومن هؤلاء الأشخاص وكيل السفينة ووكيل الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ • وقد تناول المشروع الكلام عن كل منهم على حده •

(أ) فعالج فى الفرع الأول من هذا الفصل وكيل السفينة ، فعرفه بأنه وكيل المجهز فى الجهات التى لا يوجد لها فيها فروع (م ١٣٦/١) ، وكيف العقد الذى يربطه بالمجهز بأنه عقد وكالة بأجر (م ١٣٧) ، ثم عرض لالتزامات وكيل السفينة وهي تتحصل عادة فيما يأتي :

١ ــ استلام البضائع من أربابها نيابة عن موكله قبل بدء الرحلة بقصد شحنها ، وتسليمها لأصحاب الشأن فيها عند وصول السفينة (م ١٣٦/٢) • وينبنى على ذلك التزام وكيل السفينة بالمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء وجودها فى حيازته •

٢ ــ استيفاء أجرة النقل من الشاحن أو من المرسل اليهم اذا لم تكن قد دفعت من قبل الشاحن (م ١٣٦/٣) •

٣ ـ القيام بالاعمال القانونية المعتادة اللازمة للسفينة والرحلة كشراء المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على اجراء الاصلاحات وغير ذلك (م ١٣٦/٣) ، وهذه الأعمال وان كانت في الأصل من اختصاص الربان وفقا لنص المادة ١٠٥ الا أن المجهز قد يعهد بها الى وكيل السفينة ـ وهو الوضع الغالب فى العمل لكثرة حاجات السفينة عند رسوها فى الميناء وقصر المدة التي تقضيها فيه الأمر الذى يوجب اعداد حاجاتها مقدما لتجدها جاهزة عند الوصول • على أنه ضمانا لحقوق الدائن الذى ينشأ دينه قبل المجهز بسبب ما يقوم به وكيل السفينة من هذه الأعمال قرر المشروع امتيازا بحريا لهذا الدين ووضعه فى مرتبة الديون المنصوص عليها فى البند الخامس من المادة ٤٧ لقرب الشبه بينهما (م ١٣٦) •

وعملا على تبسيط اجراءات التقاضى ، والتيسير على أصحاب الشأن في البضاعة من الوطنيين فى مقاضاة خصومهم من الناقلين الأجانب ، وعدم تحميلهم مشقة اتخاذ اجراءات التداعى قبلهم فى موطنهم بالخارج ـ كما تتطلب القواعد العامة اعتبر المشروع وكيل السفينة ممثلا للناقل البحرى فى الدعاوى الناشئة عن أعمال النقل البحرى والتى تقام منه أو عليه فى الجهة التى يقع بها مقر الوكيل (م ١٣٨) •

وعملا على تنظيم مزاولة أعمال وكالة السفن تنظيما خاصا يوائم هذا الضرب من ضروب الوكالات التجارية ، وتمكينا لأصحاب الشأن من تنفيذ الأحكام القضائية التى تصدر لهم على خصومهم من الناقلين الأجانب ، وعدم تحميلهم عناء البحث والتحرى عن أموالهم فى الخارج لاتخاذ اجراءات التنفيذ عليها ، قصر المشروع مزاولة أعمال وكالة السفن على من كان متمتعا بالجنسية الكويتية ومقيدا في السجل المعد لذلك بوزارة المواصلات • وأوجب على الوكيل أن يودع أحد البنوك الكويتية وديعة نقدية أو كفالة مصرفية لضمان تنفيذ الأحكام القضائية التى تصدر على موكليه • على أن يصدر بتنظيم هذا السجل وتحديد قيمة الوديعة أو الكفالة الواجب ايداعها قرار من وزير المواصلات بعد أخذ رأى المؤسسة العامة للموانىء •

وضمانا لاحترام الأحكام المنظمة لمزاولة أعمال وكالة السفن ، وحماية لجمهور المتعاملين مع وكلاء السفن ، حرص المشروع على تقرير جزاء جنائى على من يزاول هذه الأعمال أو يعلن بأية وسيلة من وسائل النشر عن قيامه بها دون أن يكون اسمه مقيدا بالسجل ، وكذلك على من يقدم عمدا لوزارة المواصلات بيانات غير صحيحة لقيدها فى السجل (م ١٣٩) •

(ب) أما وكيل الحمولة فقد تناوله المشروع فى الفرع الثانى من هذا الفصل • فعرفته المادة ١٤٠ بأنه نائب عن أصحاب الشأن فى استلام البضاعة عند وصولها ودفع أجرة النقل ان كانت مستحقة • فهو والحال كذلك لا يكلف بأعمال مادية فحسب كتسلم البضاعة وتخزينها ، وانما يقوم بأعمال قانونية كدفع أجرة النقل وعمل التحفظات بشأن البضاعة ومن هنا كانت صفته كوكيل •

وقد عنيت المادة ١٤١ بابراز التزامة بالمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فى البضاعة تجاه الناقل ، فأوجبت عليه عمل التحفظات اللازمة اذا لاحظ ضياع البضاعة أو تلفها أو تأخير وصولها • وواجهت اهماله لهذا الواجب بقرينة افترضت فيها أن وكيل الحمولة تسلم البضاعة بالحالة والكمية المبينة في سند الشحن ما لم يثبت غير ذلك •

(جـ) أما مقاول الشحن والتفريغ فقد عالجه المشروع فى الفرع الثالث من هذا الفصل مبتدئا ببيان وظيفته الأساسية وهي القيام بكافة الأعمال المادية اللازمة لشحن البضاعة على السفينة وتفريغها منها (م ١٤٢/١) •

ولما كان عقد النقل يلزم الناقل البحرى باستلام البضاعة وتسليمها لأربابها ، وكان الاستلام والتسليم يستلزمان القيام بعمليات شحن البضاعة وتفريغها ، فان الأصل أن يتولى مقاول الشحن والتفريغ القيام بهذه العمليات بتكليف من الناقل ولحسابه والى ذلك أشارت الفقرة الثانية من المادة ١٤٢ • ومع ذلك فقد أجازت أن يقوم المقاول بهذه الأعمال لحساب الشاحن أو المرسل اليه بشرط أن يكلف بها باتفاق فى مشارطة الايجار أو سند الشحن •

واعتبر المشروع المقاول مسئولا ـ طبقا للقواعد العامة ـ عن أخطائه فى القيام بعمليات الشحن والتفريغ (المادة ١٤٢/٣) •

ولما كان الخلاف قد ثار حول ما اذا كان للشاحن أو المرسل اليه توجيه دعوى المسئولية مباشرة الى مقاول الشحن والتفريغ عما يصيب البضاعة من تلف أثناء العمليات التى يقوم بها ، فقد عنى المشروع بحسم هذا الخلاف وانتهي الى أن مسئولية المقاول تكون قبل من كلفه بالعمل الذى له وحده توجيه الدعوى المباشرة اليه (م ١٤٢/٣) وهو الحل الذى أخذ به القانون الفرنسى الصادر سنة ١٩٦٦ •

ولما كان من الجائز أن يقوم مقاول الشحن والتفريغ بجانب عمله الأصلى بأعمال أمين الحمولة فى ذات الوقت وأهمها تسلم البضاعة ، والمحافظة عليها حتى يتم شحنها أو تسليمها الى المرسل اليه ، والقيام بالاجراءات القانونية اللازمة للمحافظة على حقوق أصحاب الشأن فيها ، فقد أجرى المشروع عليه بالنسبة لهذه الأعمال أحكام وكيل الحمولة (م ١٤٣) •

واذ كان مركز وكيل السفينة ووكيل الحمولة ومقاول الشحن والتفريغ من عمليات تسلم انبضائع توطئة لشحنها عند القيام أو تسليمها الى المرسل اليهم عند الوصول يقترب في هذا الصدد من مركز الناقل البحرى ، فانه كان من المنطقى أن يجرى المشروع عليهم فيما يتعلق بالدعاوى الناشئة عن نشاط كل منهم

أحكام تحديد المسئولية والاعفاء منها واحكام التقادم المقررة بالنسبة الى الناقل البحرى (م ١٤٤) •

الباب الثالث
استغلال السفينة

خصص المشروع الباب الثالث منه لاستغلال السفينة وهو الهدف الرئيسي من تسييرها • ولاستغلال السفينة فى الملاحة التجارية صور مختلفة أهمها ايجار السفينة غير مجهزة، وايجارها مجهزة بالطاقم والمؤن ثم صورة عقد النقل البحرى أو النقل بسند شحن وهى الصورة الغالبة فى نقل البضائع بحرا على الخطوط الملاحية المنتظمة • وكذلك استغلال السفينة فى نقل المسافرين • يضاف الى ذلك بعض صور الاستغلال فى العمليات الملاحية الفنية كالقطر والارشاد • وقد تناول المشروع هذه الصور جميعها في خمسة فصول أولهما : فى الأحكام العامة لايجار السفينة ، وثانيها : فى تأجير السفينة غير مجهزة ، وثالثها : فى تأجير السفينة مجهزة ، ورابعها : فى عقد النقل البحرى سواء فى ذلك نقل البضائع أو نقل الأشخاص ، وخامسها : في القطر والارشاد •

١ ــ أما الفصل الأول فقد عالج فيه المشروع القواعد العامة التى تحكم عقد ايجار السفينة بوجه عام • فعرفت المادة ١٤٥ عقد ايجار السفينة مبرزة خصائصه • ولما كانت السفينة هى المحور الذى يدور عليه العقد ، فانه يجب أن تكون معينة فيه تعيينا كافيا اما باسمها واما بأوصافها • فاذا كانت معينة باسمها فليس للمؤجر أن يستبدل بها غيرهـا ــ ولو كانت لها ذات الأوصاف ــ الا بموافقة المستأجر •

ونظرا لأهمية العقد ، فقد أوجبت المادة ١٤٦ أن يثبت بالكتابة فاذا زادت مدة العقد على سنة فلا يكون نافذا فى حق الغير الا اذا قيد فى سجل السفن •

كما حرمت المادة ١٤٧ على المستأجر أن يؤجر السفينة من الباطن أو يتنازل عن عقد الايجار الا بموافقة كتابية من المؤجر ، وهو حكم استقاه المشروع من قانون الملاحة الايطالي ويتفق مع ما درج عليه العرف البحرى فى مشارطات الايجار ، لأن ايجار السفينة من الباطن من شأنه أن يسلط عليها مستأجرا آخر، وقد يكون من مصلحة المؤجر عدم تمكينه من السيطرة عليها لعدم توفر الاعتبارات التى راعاها في المستأجر الأصلى •

أما المادة ١٤٨ فقد تناولت ضمانات المؤجر لاستيفاء الأجره. فخولته حق حبس البضاعةفى ميناء الوصول ما لم يقدمالمستأجر كفالة يقدرها قاضي الأمور الوقتية بالمحكمة الكلية • كما قررت له امتيازا على هذه البضائع لضمان دين الأجرة • ومن الواضح أن الحبس أو الامتياز لا ينصب الا على البضائع المملوكة للمستأجر ذاته ، لا عاى البضائع المملوكة للغير كالشاحن آو المرسل اليه •

٢ ــ وفى الفصل الثاني عالج المشروع عقد ايجار السفينة عارية أو غير مجهزة بالمؤمن واللوازم والبحارة وهو عقد تلجأ اليه شركات الملاحة عادة لمواجهة الضغط فى طلبات النقل ، فتستأجر سفنا لزيادة أسطولها التجارى زيادة مؤقتة دون حاجة لشراء سفن جديدة •

وقد افتتحت المادة ١٤٩ هذا الفصل بتعريف موجز لهذا العقد • وأشارت بوجه خاص الى انتقال ادارة السفينة الى المستأجر سواء من الناحية الملاحية أو التجارية •

ثم عنى المشروع فى المواد التالية بابراز التزامات كل من المؤجر والمستأجر ، فأوجبت المادة ١٥٠ على المؤجر تسليم السفينة في حالة صالحة للملاحة ، وأبقته ضامنا لهذه الصلاحية طوال مدة العقد • ولهذا الزمته باصلاح ما يصيب السفينة من ضرر اذا نشأ ذلك عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتى فيها أو عن الاستهلاك العادى • وينبنى على ذلك أنه اذا نشأ الضرر عن فعل المستأجر أو عن استعماله للسفينة استعمالا غير عادى ، أو فى غير الغرض المتفق عليه التزم وحده باصلاح الضرر •

وتحدثت المادة ١٥١ عن التزامات المستأجر وأهمها التزامه بدفع الأجرة فى المواعيد المتفق عليها ، واستعمال السفينة فى الغرض المتفق عليه وفقا لخصائصها الفنية ، ورد السفينة عند انتهاء الايجار فى الميناء الذى تسلمها فيه ، وبالحالة التى كانت عليها وقت التسليم مع مراعاة الاستهلاك الناشىء عن الاستعمال العادى • فاذا انتهت مدة الايجار أثناء الرحلة امتد العقد بحكم القانون الى نهايتها ، واستحق المؤجر الأجرة المنصوص عليها في العقد عن الأيام الزائدة • ولما كان رد السفينة عند نهاية العقد من الأمور الجوهرية بالنسبة للمؤجر لأنه هو الذى يمكنه من تنفيذ التزاماته الناشئة عما يكون قد أبرمه من عقود لاحقة ، فقد قضت الفقرة الأخيرة من المادة ١٥١ بالزام المستأجر بتعويض مالى يعادل ضعف الأجرة عن مدة التأجير ما لم يثبت المؤجر أن الضرر يجاوز هذا التعويض ، فيكون من حقه فى هذه الحالة الحصول على ما يعادل القيمة الحقيقية للضرر •

ووضعت المادة ١٥٣ تقادما قصيرا مدته سنة للدعاوى الناشئة عن ايجار السفينة غير مجهزة لسرعة تصفية المنازعات الناشئة عن العقد • وتسرى هذه المدة من تاريخ انتهاء العقد ، أو من تاريخ رد السفينة الى المؤجر فى حالة تأخر المستأجر فى ردها ، أو من تاريخ شطبها من سجل السفن فى حالـة هلاكها ، أو من تاريخ رجوع الغير على المؤجر بالنسبة لدعوى الضمان المبينة فى المادة ١٥٢ • ويشمل هذا التقادم كل ما ينشأ عن العقد

من دعاوى سواء منها ما يقيمه المؤجر على المستأجر أو ما يوجهه المستأجر الى المؤجر •

٣ ــ وانتقل المشروع بعد ذلك الى بيان الاحكام الخاصة بتأجير السفينة مجهزة • وهذا اللون من التأجير كثيرا ما تلجأ اليه المنشآت التجارية والصناعية الكبرى لنقل ما تستورده من مواد أولية أو تصدير ما تصنعه من منتجات متى كانت السلع المنقولة تستغرق حمولة السفينة بأكملها أو جزءا كبيرا منها • ولتأجير السفينة مجهزة في العمل صورتان هما : مشارطة الايجار بالرحلة • ومشارطة الايجار الزمنية • وقد خصص المشروع لكل منهما فرعا مستقلا •

أ ــ وقد بدأ المشروع فى مشارطة الايجار بالرحلة بذكر أهم البيانات التى يشتمل عليها العقد • فعددت المادة ١٥٦ هذه البيانات ، ولم تبين ما يترتب على عدم ذكرها من آثار تاركة ذلك للقواعد العامة • ولكن العقد لا يستطيع على أية حال أن يقوم بدوره فى الاثبات الا فى نطاق البيانات التي يتضمنها •

وأشارت المادة ١٥٧ الى أهم التزامات المؤجر ،وهو وضع السفينة تحت تصرف المستأجر صالحة للملاحة ، ومجهزة بكل ما يلزم لتنفيذ الرحلة أو الرحلات المتفق عليها ، ويبقى هذا الالتزام على عاتق المؤجر طوال مدة الرحلة بحيث يقوم باصلاح السفينة أو استكمال تجهيزها اذا اقتضى الامر ذلك خلال الرحلة •

وفصلت المادة ١٥٨ في مسألة هامة هي ادارة السفينة خلال الرحلة ، ولمن تكون هذه الادارة • فجعلت للمؤجر الادارة الكاملة من الناحيتين الملاحية والتجارية • وهو الوضع الطبيعى والمنطقى لان المؤجر هو الذى يتولى تجهيز السفينة بالمؤمن ، فهو ــ والحال كذلك ، المسئول عنها ــ ومن المعلوم أن الادارة تكون حيث تكون المسئولية • أما فى تأجير السفينة غير المجهزة فيختلف الوضع حيث يتسلمها المستأجر عارية من التجهيز ، ويتولى فى تجهيزها وتسييرها واختيار ربانها وبحارتها ، ومن أجل ذلك نقل اليه المشروع ادارتها الملاحية والتجارية على نحو ما أشارت اليه المادة ١٤٩ •

وتناولت المادة ١٥٩ التزام المستأجر بمراعاة مهل الشحن والتفريغ المتفق عليها في العقد ، او التي يقضي بها العرف اذا لم يوجد نص فى العقد ، وذلك حتى لا تظل السفينة راسية فى الميناء لفترات طويلة في انتظار شحنها أو تفريغها الامر الذى يعود على المؤجر بأبلغ الضرر فضلا عما ينشأ عنه من خلل فى انتظام العمل بالميناء •

وواجهت المادة ١٦٠ حالة انقضاء مهلة التفريغ دون أن ينزل المستأجر بضاعته من السفينة مما يترتب عليه تعطيل أبحارها فرخصت للربان فى انزال البضاعة على نفقة المستأجر ومسؤليته ، ولكنها الزمت الربان باتخاذ ما يلزم من تدابير للمحافظة عليها حتى لا يتعسف فى استخدام هذه الرخصة فيلقى بالبضاعة على رصيف الميناء ثم يبحر بالسفينة غير حافل بمصيرها •

ولما كان الالتزام بدفع الاجرة هو أهم الالتزامات التى تقع على عاتق المستأجر ، فقد عنى المشروع بتنظيم حالات استحقاق الاجرة • وحالات عدم استحقاقها اذا لم يوف المؤجر بالتزامه بتنفيذ الرحلة وتسليم البضاعة الى المرسل اليه ، فنصت المادة ١٦٣ على أنه لا تستحق أجرة السفينة اذا لم تسلم البضاعة المشحونة الى المرسل اليه أو توضع تحت تصرفه فى ميناء الوصول • ومع ذلك تستحق هذه الاجرة اذا كان عدم التسليم راجعا الى سبب لا يد للمؤجر فيه كخطأ المستأجر أو هلاك البضاعة لعيب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة ، أو اذا اضطر الربان لبيعها أثناء السفر بسبب العيب أو التلف • أو اذا أمر باعدامها بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها • على أنه يشترط في هذه الحالة أخيرة أن يكون المؤجر غير عالم بحقيقةالبضاعة وقت شحنها فاذا ثبت علمه بحقيقتها فلا تستحق الاجرة ، اذ كان من واجبه أن يمتنع عن قبول البضاعة على السفينة ابتداء •

وواجهت المادة ١٦٤ الفرض الذى تتوقف فيه السفينة مؤقتا أثناء السفر لسبب أجنبى لا يرجع الى فعل المؤجر أو الربان والاصل فى هذا الفرض هو بقاء العقد قائما ونافذا طالما أن الامر لا يعدو ان يكون مانعا وقتيا عارضا ولا تزاد الاجرة مقابل أيام التعطيل • ومع ذلك فقد لا تحتمل مصلحة المستأجر الانتظار ، فأجاز له النص اخراج البضائع من السفينة لمواجهة الموقف بالحل الملائم كالبحث عن سفينة أو وسيلة أخرى لنقل البضائع • فاذا لم يوفق الى ذلك حتى زال المانع وتأهبت السفينة المستأجرة للسفر ، فله أن يعيد شحن بضائعه فيها لان العقد لا يزال نافذا كما سلف القول • وأيا كان الحل الذى يختاره المستأجر فعليه دفع الاجرة كاملة ، ونفقات اخراج البضائع من السفينة واعادتها اليها •

أما اذا حالت دون الرحلة قوة قاهرة من شأنها أن تجعل تنفيذ العقد مستحيلا كمنع التجارة مع الدولة المشحونة اليها البضاعة ، انفسخ العقد دون تعويض على أى من الطرفين (م ١٦٥) وذلك تطبيقا للقواعد العامة •

ولما كان المؤجر ملتزما بايصال البضائع التى تحملها السفينة الى ميناء الوصول فليس له أن يوجه السفينة الى غيره ، فاذا تعذر على السفينة الوصول الى هذا الميناء فله أن يتجه بها الى أقرب ميناء على أن يتولى نقل البضاعة على نفقته الى الميناء الذى التزم بتوصيلها اليه ، الا اذا كان

تعذر الوصـــول الى هذا الميناء ناشـئا عن قوة قاهـرة لا يد له فيها كالحصـار البحرى ، فيلتزم المستأجر فى هـذه الحالة بنفقات توصيل البضاعة (م ١٦٨) .

ب ــ أما عقد التأجير بالمـدة أو المشارطة الزمنيـة فقد استهلت المـادة ١٦٩ أحكامه بتعداد العناصر الاسـاسية التى يجب أن يشتمل عليها العقد وهى البيانات الخاصـة بتعيين السفينة واسم كل من المؤجر والمسـتأجر ، ومقدار الاجرة ومـدة الايجار .

وتحدثت المـادة ١٧٠ عن أهم التزامات المؤجر وهى وضع السفينة تحت تصرف المسـتأجر للمدة المتفق عليها فى حـالة صالحة للملاحة وللخدمة المتفق عليها ، وأن يبقى على هـذه الصلاحيـة طوال مدة العقد ، الامر الذى يقتضى أن يقـوم بما تحتاجه السـفينة من اصلاحات وتجهيزات خـلال تلك المـدة .

أما ادارة السـفينة ، فقد احتفظت المـادة ١٧١ بالادارة الملاحيـة للمؤجر ، ونقلت الادارة التجارية الى المسـتأجر وحملته بنفقاتها وأعبائها ، لان هذا النوع من الايجار لايتعلق برحلة أو رحـلات معينة ومحددة مقدما فى العقد ، وانمـا ينصب على وضع السفينـة تحت تصرف المستأجـر لمـدة معينة ليوجهها وفقا لمـا تتطلبه شـئونه التجارية ممـا يقتضى نقـل الادارة التجارية اليه . وينبنى على ذلك أن الربان يتلقى تعليماته في هذه الحالة من جهتين : من المؤجر فيما يتعلـق بالشئون الملاحية ، ومن المستأجر فيما يتعلق بالشئون التجارية كاصدار سـندات الشحن وتعيين خط سير السفينة والموانىء التى تتجه اليها ، وكيفية تنفيذ عمليات الشحن والرص ووضع الفواصل والتفريغ والتسليم .

وعالجت المواد من ١٧٢ الى ١٧٤ التزامات المسـتأجر ، وأهمها التزامه بدفع الاجرة ولو توقفت السفينة بعض الوقت بسبب حوادث الملاحة كهياج البحر أو شـدة العواصـف أو ازدحام الموانى . ومع ذلك فلا تستحق الاجرة اذا هلكت السفينة أو توقفت بسـبب قوة قاهرة أو فعل المؤجر .

وكذلك التزام المستأجر برد السفينة عند نهاية مـدة الايجار في الميناء الذى وضعت فيه تحت تصرفه ما لـم يتفـق على خلاف ذلك . فاذا انتهت مـدة الايجار أثناء السفر امتد العقد بحكم القانون الى نهـاية الرحلة ، واسـتحق المؤجر الاجرة المنصـوص عليها فى العقد عن الايام الزائدة .

٤ ــ وفى الفصل الرابع تناول المشروع أحكام عقد النقل البحرى وهو أهم صور الاستغلال البحرى فى الوقت الحاضر . وقد عالجـه المشروع في فرعين : أولهمـا ــ فى نقل البضائع . وثانيهمـا ــ فى نقل الاشـخاص .

أ ــ ويعتبر عقد نقل البضائع او عقد النقل بسنـد شحن عماد التجارة الدوليـة فى العصر الحديث ، اذ عن طريقـه يتم تبادل السلع والمنتجات بين شتى أقطار العالـم عن طريق العـديد من الخطوط الملاحيـة المنتظمة التى تربط بين مختلف الموانى . وقد عرفه المشروع فى المـادة ١٧٥ مبرزا أن محـل العقد هو خدمة النقل البحرى فى ذاتها ، دون التزام بتقـديم سـفينة معينة كما هو الشأن في مشارطات الايجار . وآشارت الفقرة الثانية من ذات المـادة الى مسألة هامة هي مركز المرسل اليه فى عقد النقـل ، وهى مسألة أثارت جدلا طويلا فى الفقه ، وحسـمها قانون التجارة الكويتى فى المادتين ٤٤٥ و ٤٥٩/٢ اللتين احال اليهما المشروع . وتقضى اولاهما بأن يتحمل المرسل اليه الالتزامات الناشئة عن عقد النقل اذا قبلهـا صراحة او ضمنا . وتخول له الثانيـة حق الرجوع مباشرة على الناقـل لمطالبته بتسليم البضاعة أو بالتعويض عند الاقتضاء .

ونظرا لاهمية سـند الشحن بوصفه أداة اثبات عقـد النقل البحرى وتحديد شروطه ، فضلا عن أنه الوثيقة التي تمثل البضاعة المنقولة ويعتبر حائزه صاحب الحق الشرعى فيها ، فقد عنى المشروع فى المـادة ١٧٦ ببيـان كيفية تحـريره ، وتعداد بيانه بحيث تتحدد البضاعة الواردة فيه تحديدا واضحا وذلك بذكر صفاتها كما دونها الشاحن وعلى وجه الخصوص عدد الطرود ووزن البضاعة أو حجمها أو كميتها على حسـب الاحـوال ، وكذلك بيان حالتها الظاهرة وما عليها من علامات مميزة . ونظرا لاهمية هذه العلامات في التعرف على البضـاعة عنـد الوصول فقد أوجب المشروع ضرورة كفايتها ووضوحها ووضعها بكيفية تضمن بقاءها مقروءة حتى نهاية الرحلة .

ولمـا كانت سـندات الشحن تحرر عادة بلغات أجنبيـة وبحروف صغيرة يتعـذر قراءتها ، فقـد اوجب المشروع ان تحرر هذه السندات باللغة العربية وبصورة واضحة ، مـع جواز أن تضاف اليها احـدى اللغـات الدوليـة فى التعامل .

وقد اختلفت التشريعات فى عدد النسخ الاصلية التى يجب تحريرها من سـند الشحن . فذهبت بعض التشريعـات كالتشريع المصرى الى وجـوب تحريره من أربع نسـخ . وذهبت تشريعات أخرى الى تحريره من ثـلاث نسخ ، ومن ذلك التشريع التونسى والتشريع اللبنـانى والتشريع الليبى . وذهبت طائفـة ثالثة كالتشريع الايطالى (م ٤٦٣) الى الاكتفاء بتحرير نسـختين أصليتين تسلم احداهما للناقل وتكون غير قابلة للتداول وتسلم الاخرى للشاحن وتخول حائزها الحـق الشرعى فى تسلم البضاعة ، وهو ما آثر المشروع الاخذ به فى المـادة ١٧٧ تفاديا من وقوع التزاحم بين حملة سندات الشحن عند اسـتلام البضاعة اذا زادت السندات المحررة على نسختين

أصليتين ، وهو تزاحم كثيرا ما يقع في العمل ، ويثير العديد من المنازعات والصعوبات القانونية •

هذا عن النسخ الاصلية • أما عن الصور فقد أجازت الفقرة الثانية من المادة تحرير صور مماثلة من السند دون تقييد لعددها وانما اشترطت أن تكون مرقمه ، وأن يذكر فيها أنها غير قابلة للتداول • وهى صور لا تعطى لحائزها الحق فى تسلم البضائع أو التصرف فيها •

وأشارت المادة ١٧٩ الى التزام الشاحن بتقديم البيانات الخاصة بالبضاعة كتابة لقيدها فى سند الشحن • وللناقل أن يتحقق من صحة هذه البيانات • غير أن الناقل قد لايجد متسعا من الوقت لفحص البضاعة والتحقق من نوعها وعددها ووزنها أو كميتها ومطابقة هذه البيانات للبضاعة المسلمة اليه فعلا ، أو قد لا تتهيأ له الوسائل العادية الكافية لذلك • فأجاز له النص الامتناع عن قيد هذه البيانات فى سند الشحن • ولما كان الاسراف فى استعمال هذه الرخصة يضعف من حجية سند الشحن ، ويثير الشك في البضاعة ، فقد أحاطها النص بقيدين هما : وجود أسباب جدية للشك فى صحة البيانات ، وذكر أسباب الامتناع فى السند ، فاذا ماذكر الناقل هذه الاسباب فى تحفظه ، فان ذلك يعتبر قرينة فى الاثبات لصالحه ، ولكنها قرينة تقبل اثبات العكس ، فيجوز للشاحن أو المرسل اليه أن يثبت صحة البيانات الخاصة بالبضاعة •

كما قررت الفقرة الثانية من المادة مسئولية الشاحن قبل الناقل عن تعويض الضرر المترتب على عدم صحة البيانات المذكورة في سند الشحن في مواجهة أى شخص آخر غير الشاحن كالمرسل اليه •

ولم يقف المشروع عند مجرد تقرير مسئولية الشاحن عن الضرر الذى ينشأ عن عدم صحة البيانات التى يقدمها عن البضاعة ، وانما خول الربان ـ فى حالة وجود بضائع تخالف البيان المقدم عنها والمثبت فى سند الشحن ـ حق اخراجها من السفينة فى محل الشحن ، أو ابقائها فيها مع استيفاء أجرة تعادل أعلى أجرة تدفع لبضائع من نوعها ، مع عدم الاخلال بما قد يستحق من تعويض (م ١٨٠) •

وخصصت المادة ١٨١ البضائع الخطرة بالذكر ، فأجازت للناقل ـ اذ شحنت دون علمه بطبيعتها أو نوعها ـ أن يخرجها من السفينة فى كل وقت أو يعدمها أو يزيل خطورتها دون أى تعويض • هذا فضلا عن حقه في مطالبة الشاحن بتعويض الاضرار المترتبة على شحنها فى السفينة • أما اذا شحنت هذه البضائع مع علم الناقل بطبيعتها ورضائه بشحنها ، فلا يجوز اخراجها من السفينة أو اعدامها الا اذا أصبحت خطرا على السفينة أو على شحنتها دون أى مسئولية عليه الا فيما يتعلق بالخسائر البحرية المشتركة عند الاقتضاء •

وواجهت المادة ١٨٢ ما يقع عادة فى العمل من استلام الناقل للبضائع قبل شحنها ، وكثيرا ما يحدث ذلك قبل وصول السفينة الى الميناء • فأوجبت على الناقل أن يعطى الشاحن ايصالا بها (وهو ما يسمى فى العمل بالسند لاجل الشحن) ، وأن يستبدل بهذا الايصال ـ بناء على طلب الشاحن ـ سند شحن بعد وضع البضائع فى السفينة • فاذا كان الايصال مشتملا على جميع البيانات الواجب ذكرها في سند الشحن ، فيكفى أن يؤشر عليه الناقل بكلمة (مشحون) ليكون له ذات الحجية المقررة لسند الشحن •

أما المادة ١٨٣ فقد عالجت مسألة هامة هي حجية سند الشحن فى الاثبات • فقضت بأن هذه الحجية لا تقتصر على العلاقة بين الناقل والشاحن وانما تمتد الى الغير ، فيعتبر السند قرينة على أن الناقل قد تسلم البضاعة بالحالة المبينة فيه• ولكن هذه القرينة تعتبر قرينة نسبية فيما بين طرفى السند وهما الشاحن والناقل فيجوز لكل منهما أن يثبت فى مواجهة الاخر ما يخالف بيانات السند بجميع الطرق ، أما بالنسبة للغير (كالمرسل اليه والمؤمن) ، فان بيانات السند تعتبر حجة قاطعة على الناقل لا يستطيع اثبات ما يخالفها ، فى حين يجوز ذلك للغير لانه لم يكن طرفا في عقد النقل •

وتقنينا لما يجرى عليه العمل لا سيما فى نقل البضائع سائبة ، أجازت المادة ١٨٤ لمن له الحق فى تسلم البضائع بمقتضى سند الشحن أن يطلب من الناقل اصدار اذون تسليم كميات معينة منها لشخص أو أشخاص معينين أو لامرهم بشرط الشرعى الحق فى تسلم البضائع المبينة به • فاذا وزعت الشحنة أن ينص على ذلك فى عقد النقل • ويعطى اذن التسليم لحامله بكاملها بين أذون تسليم متعددة استرد الناقل سند الشحن الخاص بهذه الشحنة •

وتحدثت المادتان ١٨٥ ، ١٨٦ عن التزامات الناقل فأشارت المادة ١٨٥ الى التزامه بتسليم البضاعة الى الحامل الشرعى لسند الشحن أو اذن التسليم ، فاذا لم يحضر صاحب الحق فى تسلم البضاعة أو رفض استلامها ، جاز للربان أن يطلب من قاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية الاذن له بايداعها عند أمين يعينه • كما أشارت المادة ١٨٦ الى التزام الناقل بشحن البضائع وتجميعها ورصها ونقلها وحفظها والعناية بها ، وتفريغها بما يلزم لذلك من عناية ودقة •

واذ كان الالتزام بدفع الاجرة هو أهم التزامات الشاحن، فقد عنى المشروع بتنظيم حالات استحقاق الاجرة وحالات عدم استحقاقها على غرار التنظيم الذى أورده فى الايجار بالرحلة • فنصت المادة ١٨٧ على أنه لا تستحق أجرة النقل اذ لم تسلم البضائع الى المرسل اليه أو لم توضع

تحت تصرفه • ومع ذلك تستحق هذه الاجرة اذا كان عدم التسليم راجعا الى سبب لابد للناقل فيه كخطأ الشاحن أو المرسل اليه أو هلاك البضاعة لعيب فيها أو بسبب طبيعتها الخاصة • أو اذا اضطر الربان لبيعها أثناء السفر بسبب العيب أو التلف ، أو اذا أمر باعدامها بسبب خطورتها أو ضررها أو حظر نقلها ولم يكن الناقل يعلم بذلك عند شحنها •

وضمانا لحق الناقل فى استيفاء أجرة النقل المستحقة له خولته المادة ١٨٩ حق حبس البضائع فى ميناء الوصول ما لم تقدم له كفالة يقدرها قاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية • كما قررت له الفقرة الثانية من ذات المادة امتيازا على البضائع المشحونة لضمان دين الاجرة وملحقاتها •

ثم انتقل المشروع بعد ذلك الى معالجة موضوع من أهم موضوعات النقل البحرى وهو مسئولية الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها • فنظم هذه المسئولية وفقا لاحكام معاهدة سندات الشحن المعقودة فى بروكسل سنة ١٩٢٤ والتى انضمت اليها الكويت بالقانون رقم ٢١ لسنة ١٩٦٩ وذلك تفاديا من ازدواج القواعد وتعارض الاحكام بين المعاهدة والقانون الوطنى وما قد ينشأ عن ذلك من تنازع في التطبيق • وقد بدأت المادة ١٩١ ببيان مسئولية الناقل عن هلاك البضائع وتلفها الناتجين عن عدم صلاحية السفينة للملاحة ، فجعلته مسئولا عن تعويض الضرر متى كان عدم الصلاحية راجعا الى اهماله في بذل الهمة الكافية لجعل السفينة صالحة للملاحة أو ضمان تجهيزها بما يلزمها من مواد أو مؤن أو بحارة أو اعداد الاماكن الصالحة لنقل البضائع وحفظها • ثم عددت المادة ١٩٢ الاسباب القانونية لاعفاء الناقل من المسئولية عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخير تسليمها على نحو ما أوردته المادة الرابعة (ثانيا) من المعاهدة •

وعرض المشروع فى المادة ١٩٣ لمسألة هامة ، هى التحديد القانونى لمسئولية الناقل • ولم يشأ المشروع أن يأخذ فى هذا الصدد بالتحديد الوارد فى معاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ نظرا لما أثاره هذا التحديد من مصاعب بشأن تقدير القيمة الذهبية للجنيه الانجليزى ،وما وجه اليه من نقد بشأن التسوية في قدر التعويض بين الطرود الكبيرة والطرود الصغيرة دون اعتبار لوزنها ، فضلا عن اغفاله معالجة حالات البضائع غير المغلفة فى طرود كالالات الثقيلة • الامر الذى دعا الى تعديل نص المادة الرابعة من المعاهدة بمقتضى بروتوكول بروكسل سنة ١٩٦٨ الذى اتخذ الفرنك الفرنسى (الفرنك الذهب بوانكاريه) أساسا لتحديد المسئولية ، ووضع الحلول المناسبة لما أثير من مشاكل التطبيق •

وبهذا البروتوكول الذى أصبح يمثل الاتجاه العالمى السائد أخذ المشروع فى تحديد مسئولية الناقل بعد أن حول المبالغ الواردة به الى العملة الكويتية ، وقربها الى مبالغ اجمالية ، فنص فى المادة ١٩٣/٢ على أنه : « فى جميع الاحوال لا يلزم الناقل بسبب الهلاك أو التلف الذى يلحق البضائع أو بسبب التأخير في تسليمها بمبلغ يزيد على مائتين وخمسين دينارا عن كل طرد أو وحدة ، أو على سبعمائة وخمسين فلسا عن كل كيلو جرام من الوزن الاجمالى للبضائع، أى التحديدين أكبر » •

وجدير بالذكر أنه ، وان كانت الكويت لم تنضم بعد الى بروتوكول بروكسل سنة ١٩٦٨ ، الا أن التحديد الذى تبناه البروتوكول وأخذ به المشروع يتفق والتحديد الذى أوردته الكويت فى تحفظها على الانضمام لمعاهدة بروكسل سنة ١٩٢٤ •

كما حرص المشروع على أن يحسم ما ثار من خلاف بشأن تحديد مسئولية الناقل فى نظام النقل بأوعية الشحن(الحاويات) الذى انتشر فى السنوات الاخيرة • وهل يعتبر وعاء الشحن طردا واحدا فى مجال تحديد مسئولية الناقل ، أم العبرة بعدد ما يحتويه من الطرود • وقد أخذ المشروع في هذه المسألة كذلك بالحل الذى انتهى اليه بروتوكول بروكسل سنة ١٩٦٨ • فنص فى الفقرة الثالثة من المادة ١٩٣ على أنه : « اذا جمعت الطرود أو الوحدات فى صناديق أو أوعية أو غيرها من الحاويات ، وذكر فى سند الشحن عدد الطرود أو الوحدات التى تشملها الحاوية اعتبر كل منها طردا واحدا مستقلا فى مجال تحديد مسئولية الناقل • أما اذا لم يبين في سند الشحن عدد الطرود التى تضمها الحاوية ، اعتبرت الحاوية بما احتوته من طرود طردا أو وحدة واحدة » •

وبعد أن ضمن المشروع للشاحنين الحصول على قدر من التعويض عن الضرر الذى يصيبهم نتيجة هلاك البضائع أو تلفها ، وخفف فى الوقت ذاته من عبء المسئولية التى تقع على عاتق الناقل بتحديدها ، كان من المنطقى أن يقضى بعد ذلك فى المادة ١٩٥ ببطلان شروط الاعفاء من المسئولية والشروط التى تهدف الى تخفيفها عن القدر الوارد فى المشروع ليحول دون أى عنت أو تعسف من جانب الناقلين •

ومع ذلك فقد حرص المشروع ألا يرهق كاهل الناقل في حالات النقل ذات الطابع الاستثنائى ، فأجازت المادة ١٧٩ الاتفاق على مخالفة أحكام المسئولية اذا تعلق الامر بنقل استثنائى اما بسبب طبيعة البضاعة المطلوب نقلها كنقل تحف أثرية أو مواد ذرية أو بضائع سريعة التلف أو غير ذلك من البضائع ذات الطبيعة الخاصة ، واما بسبب ظروف النقل ذاته كما اذا اقتضى الامر خرق حصار بحرى أو زيادة سرعة السفينة زيادة غير عادية أو غير ذلك من الظروف غير المألوفة ، على أنه

يشترط فى جميع الاحوال أن يدون الاتفاق فى سند الشحن أو ايصال الاستلام ، وأن يؤشر عليهما بأنهما غير قابلين للتداول ، والا تكون الشروط المتفق عليها مخالفة للنظام العام أو متعلقة بعناية عمال الناقل ووكلائه فيما يتصل بالشحن والنقل والتفريغ •

وأوجبت المادة ١٩٨ على من يتسلم البضاعة أن يخطر الناقل أو من ينوب عنه فى ميناء التفريغ قبل التسليم أو خلاله بهلاك البضائع أو تلفها والا افترض أنها سلمت اليه بحالتها المذكورة فى سند الشحن • أما اذا كان الهلاك أو التلف غير ظاهر فيجب تقديم الأخطار المذكور خلال ثلاثة أيام • ولما كان العمل قد درج في موانىء الكويت على أن تسلم البضائع الى سلطات الميناء وأن يسترد وكلاء الناقلين سند الشحن من المرسل اليهم مؤشرا عليه بالاستلام ، مقابل تزويدهم بأوامر تسليم الى سلطات الميناء لاستلام البضائع فعلا • فقد حرص المشروع على أن يجعل بداية مدة الاخطار من تاريخ الاستلام الفعلى للبضائع اذ هو التاريخ الذى يستطيع فيه المرسل اليه أن يفحص البضائع ويتحقق من حالتها ومقدارها •

ولما كان تنظيم مسئولية الناقل على النحو الوارد فى المشروع يعتبر تنظيما خاصا ، فقد حرصت المادة ١٩٩ على تحديد الفترة التى يعمل خلالها هذا التنظيم ، فقضت بأنها الفترة الواقعة بين شحن البضائع على السفينة وتفريغها منها ، وبذلك أقصت عن نطاق هذا التنظيم العمليات السابقة واللاحقة على الرحلة البحرية ، فتظل بذلك خاضعة للقواعد العامة فى المسئولية • كما أقصت الفقرتان الثانية والثالثة كذلك النقل بمشارطات الايجار نظرا لانها تعقد بين طرفين يتكافآن فى القوة الاقتصادية على خلاف النقل بسندات الشحن الذى يكون فيه الشاحن فى مركز أضعف من مركز الناقل ، وكذلك نقل الحيوانات الحية نظرا لما يحتاجه نقلها من عناية غير عادية، والنقل على سطح السفينة نظرا لتعرضه لمخاطر عديدة كالسرقة أو البلل أو السقوط في البحر ، مما رؤى معه ترك الامر فى هذه الحالات جميعها للاحكام العامة فى المسئولية •

وعالجت المادة ٢٠٠ مسئولية الناقل في حالة النقل المتتابع فجعلت الناقل الذى يصدر سند شحن مباشر بنقل البضائع الى مكان معين على مراحل متتابعة مسئولا عن جميع الالتزامات الناشئة عن السند الى انتهاء النقل ، وعن أفعال الناقلين اللاحقين له ، فيجوز للمرسل اليه مساءلته عن الاضرار التى تلحق بالبضاعة خلال عمليات النقل المتتابعة أما الناقلون اللاحقون فلا يجوز الرجوع على أى منهم الا عن الاضرار التى تقع خلال المرحلة التى تولى فيها النقل •

واختتمت المادة ٢٠١ أحكام هذا الفرع ببيان مدة تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد النقل البحرى • وقد جعلها المشروع سنة واحدة أسوة بما اتبعه فى شأن تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد ايجار السفينة مجهزة أو غير مجهزة • كما نصت الفقرة الاخيرة من هذه المادة على انقطاع التقادم بالمطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول • وكذلك بمفاوضات التسوية أو بندب خبير لتقدير الاضرار حتى لا يتعرض حق المدعى للسقوط اذا طالت المفاوضات أو الاجراءات بما يستغرق مدة التقادم •

ب ـ وبعد أن فرغ المشروع من ايراد أحكام عقد نقل البضائع فى الفرع الاول من هذا الفصل ، تناول في الفرع الثانى عقد نقل الاشخاص بطريق البحر • فبدأ بتعريف هذا العقد فى المادة ٢٠٢ • ثم بيان وسيلة اثباته عن طريق تذكرة السفر، مع الاشارة الى أهم البيانات التي يجب أن تشتمل عليها هذه التذكرة (م ٢٠٣) •

وعالجت المادة ٢٠٤ مسئولية الناقل عما يصيب المسافر من أضرار أثناء الرحلة البحرية ، فجعلت على عاتق الناقل الالتزام بضمان سلامة الراكب منذ صعوده الى السفينة حتى تمام نزوله منها • وهو التزام بتحقيق نتيجة هي وصول المسافر سليما فى بدنه حيث يكون الناقل مسئولا اذا لم تتحقق هذه النتيجة بوفاة الراكب أو اصابته • ولا سبيل للناقل لدفع هذه المسئولية الا باثبات السبب الاجنبى عنه أى القوة القاهرة ، أو فعل الغير أو فعل المسافر ذاته •

وعلى هذا النسق ذاته جرت المادة ٢٠٥ فيما يتصل بمسئولية الناقل عن التأخير فى الوصول أو عدم تنفيذ التزاماته الناشئة عن العقد ، فلم تحرره من المسئولية الا باثبات السبب الاجنبى •

وعرضت المادة ٢٠٦ لمسئولية الناقل في صورتين من صور النقل كثيرا ما تقعان فى العمل ، وهما النقل المجانى والنقل الودى • والمقصود بالصورة الاولى النقل الذى لا يتقاضى فيه الناقل أجرا نقديا ولكنه يفيد من ورائه • ومن أمثلته التذاكر المجانية التى تمنحها شركات الملاحة للمجدين من موظفيها ولا تتقاضى منهم أى أجر فى مقابلها ، ولكنها تفيد من ورائها تشجيع سائر الموظفين وحثهم على العمل • وكذلك التذاكر التى تتطوع بعض شركات الملاحة بتقديمها مجانا لكبار الفنانين ونجوم السينما وتفيد من ورائها الدعاية لنشاطها • وهذا النوع من النقل اعتبره المشروع في حكم النقل المأجور لما يفيده الناقل من ورائه ، وأجرى عليه أحكام مسئولية الناقل السابق بيانها • أما فى الصورة الثانية فلا يجنى الناقل من ورائها أية فائدة مادية، وانما يتم النقل على أساس من المودة البحته لصلات القرابة أو

الصداقة أو المجاملة المجردة ومن امثلته دعوة الناقل لبعض أقربائه أو أصدقائه للقيام برحلة بحرية على سفينته • وفى هذه الحالة اشترط المشروع لمساءلة الناقل اثبات الغش أو الخطأ الجسيم من جانبه أو من جانب تابعيه وهو ما استقر عليه الفقه والقضاء ، وقننته بعض التشريعات الغربية كتشريع الملاحة الايطالي (م ٤١٤) •

وعملا على حماية المسافرين بطريق البحر من شروط الاعفاء من المسئولية التي قد يفرضها الناقلون للتحلل من مسئوليتهم عن وفاة الراكب أو اصابته قضت المادة ٢٠٧ ببطلان كل اتفاق على اعفاء الناقل من المسئولية عن وفاة الراكب أو عما يصيبه من أضرار بدنية • وهو ما يتفق مع ما أورده قانون التجارة في المادة ٤٤٦ بالنسبة للنقل البرى •

وواجهت المادة ٢٠٩ حالة تعذر سفر السفينة لسبب لا يرجع الى فعل الناقل ، وكذلك حالة توقف الرحلة لمدة تجاوز الحد المعقول • فقضت فى الحالة الاولى بانفساخ العقد دون تعويض مع الزام الناقل برد الاجرة المحصلة من المسافر • أما في الحالة الثانية فقد أجاز للمسافر فسخ العقد • فضلا عن الزام الناقل بالتعويض الا اذا أثبت ان توقف الرحلة يرجع الى سبب غير منسوب اليه • ولم يجز المشروع الفسخ في حالة ما اذا قام الناقل بنقل المسافر الى مكان الوصول المتفق عليه في ميعاد معقول ، وعلى سفينة من نفس الدرجة •

وتناول المشروع فى المادتين ٢١٠ و ٢١١ نقل أمتعة المسافرين وعنى بوجه خاص ببيان مسئولية الناقل عن فقد هذه الامتعة أو تلفها ، ففرق بين ما اذا كان الراكب قد سلم هذه الامتعة للربان لحفظها لديه فتسرى فى هذه الحالة الاحكام الخاصة بالمسئولية عن نقل البضائع • وبين ما اذا كان المسافر قد احتفظ معه بأمتعته ، فلا يسأل الناقل عن فقدها أو تلفها الا اذا أثبت أن الفقد أو التلف يرجع الى خطأ الناقل أو أحد تابعيه •

وبينت المادة ٢١٢ ضمانات الناقل للحصول على أجرة النقل ، فأعطته حق حبس أمتعة المسافر المسلمة اليه وحق امتياز على ثمنها •

وعنيت المادة ٢١٤ بالنص على تقادم الدعاوى الناشئة عن عقد نقل الاشخاص وأمتعتهم بمضى سنة واحدة أسوة بما اتبع في شأن نقل البضائع •

٥ ــ وفى الفصل الخامس والاخير من هذا الباب عالج المشروع صورتين أخريين من صور الاستغلال البحرى هما القطر والارشاد ، فخصص لكل منهما فرعا مستقلا :

أ ــ أما الفرع الاول الخاص بالقطر ، فقد عنى فيه المشروع ببيان مسئولية كل من السفينة القاطرة والسفينة المقطورة عما يصيب الغير من أضرار بمناسبة عملية القطر • فأوجبت المادة ٢١٦ مسئوليتهما بالتضامن عن تعويض هذه الاضرار •

ثم حدد المشروع بعد ذلك مسئولية كل من السفينتين قبل الاخرى عن الاضرار التى تلحق بأى منهما أثناء عملية القطر • فقضت المادة ٢١٧ بمسئولية السفينة القاطرة عن الاضرار التى تلحق بالسفينة المقطورة الا اذا ثبت أن الضرر نشأ عن قوة قاهرة أو حادث مفاجىء أو عيب ذاتى في السفينة المقطورة أو خطأ من ربانها • أما الضرر الذى يلحق بالسفينة القاطرة فلا تسأل عنه السفينة المقطورة الا اذا كان خطؤها سببا في احداث هذا الضرر •

ب ــ وفي الفرع الثاني عالج المشروع ارشاد السفن فنصت المادة ٢١٨ على أن الارشاد اجبارى فى موانىء الكويت ، وهو ما يجرى به العمل حاليا • وأحالت فيما يتعلق بتنظيم الارشاد وتحديد مناطقه وتعيين الرسوم التي تستحق عنه وجزاء مخالفة أحكامه الى القوانين والقرارات الخاصة بذلك •

وأشارت المادة ٢١٩ الى مبدأ بحرى مستقر هو بقاء قيادة السفينة وادارتها للربان أثناء عملية الارشاد ، أما دور المرشد فلا يجاوز تقديم المعلومات وارشاد الربان الى مسالك الميناء •

وتناولت المادة ٢٢٠ المسئولية الناشئة عن أخطاء المرشد فجعلت مجهز السفينة التي تقدم لها خدمة الارشاد مسئولا عن الاضرار التى تلحق الغير ،اذ يعتبر المرشد تابعا للمجهز أثناء ادائه لخدمة الارشاد • أما الاضرار التى تصيب السفينة ذاتها فلا يسأل المرشد عن تعويضها الا اذا صدر منه خطأ جسيم •

وعالجت المادة ٢٢١ حالة وقوع أضرار لسفينة الارشاد وهى تؤدى عملها ، فألقت على عاتق مجهز السفينة التي تقدم لها خدمة الارشاد تعويض هذه الاضرار ولو وقع خطأ يسير من المرشد • وفى ذلك خروج على القواعد العامة ، ولكن يبرره كثرة المخاطر التى تستهدف لها سفينة الارشاد نظرا لصغر حجمها الى جوار السفن الضخمة التي تقترب منها لصعود المرشد أو نزوله • أما اذا كان خطأ المرشد جسيما فلا يسأل المجهز عن تعويض الاضرار التي تصيب سفينة الارشاد ويقع عليه عبء اثبات جسامة الخطأ الذى وقع من المرشد •

جـ ــ أما الفرع الثالث فيتعلق بتقادم الدعاوى الناشئة عن عمليات القطر والارشاد • وقد نصت المادة ٢٢٢ على تقادم هذه الدعاوى بمضى سنة واحدة من تاريخ انتهاء هذه العمليات حتى لا تتراخى تسوية الحقوق الناشئة عنها •

الباب الرابع
الحوادث البحرية

تتعرض السفينة في رحلاتها لحوادث عدة يرجع بعضها الى فعل الطبيعة كشدة العواصف والانواء ، وهياج البحر ، ووجود الصخور ، وانتشار الضباب ، وتجمد المياه فى بعض المناطق • كما يرجع البعض الآخر الى الاخطاء الملاحية لا سيما بعد اتساع نطاق النقل البحرى ، وازدياد سرعة السفن ، وضخامة احجامها ،

واتحاد الخطوط الملاحية المنتظمة ، وازدحام مداخل الموانى مما يؤدى في كثير من الاحيان الى وقوع بعض الحوادث البحرية كالتصادم والجنوح والارتطام بالصخور والحريق وغيرذلك من نوازل البحر •

ويحتل التصادم مكان الصدارة بين هذه الحوادث لكثرة وقوعه ، وفداحة الخسائر التي تنجم عنه ، وتعدد ذوى المصلحة فيه ، وحدة المنازعة بينهم •

وقد تقع السفينة في ضائقة أثناء السفر وتصبح على وشك الهلاك فتبادر الى طلب النجدة • وقد استقر العرف البحرى منذ القدم على قيام السفن بمساعدة وانقاذ بعضـها بعضا في وقت المحنة ، فكان لزاما على الشارع تنظيم هذا الالتزام بما يكفل للسفينة التى تقوم بالمساعدة أو الانقاذ الحصول عـلى مكافأة عادلة دون استغلال ظروف السفينة المنكوبة •

وقد يضطر الربان أحيانا الى تضحية جانب من السفينة أو من الشحنة للمحافظة على سلامة العناصر المشتركة فى الرسالة البحرية ، مما يقتضى النظر فى توزيع الخسارات التى ضحى بها الربان اختيارا على جميع ذوى الشأن في الرحلـة لكيلا يثرى بعضهم على حساب البعض الآخر •

وقد عالج المشروع هذه الموضوعات جميعها فى فصول ثلاثة الاولى في التصادم والثانى فى المساعدة والانقاذ والثالث فى الخسارات المشتركة •

١ ــ ففيما يتعلق بالفصل الاول الخاص بالتصادم استعان المشروع فى تنظيم أحكامه بالاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية المنعقدة ببروكسل فى الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ١٩١٠ •

واستهلت المادة ٢٢٣ أحكام التصادم ببيان نطاق تطبيقها ، فأوجبت أن يقع التصادم بين سفن بحرية ، أو بين سفن بحرية ومراكب للملاحة الداخلية • وعلى ذلك لا يعتبر تصادما بحريا اصطدام السفينة بجسم ثابت كأرصفة الميناء أو المنشآت الملحقة به ، أو اصطدامها بالصخور التى تصادفها أثناء سيرها • كما لا يعتبر تصادما بحريا ارتطام السفينة بجسم آخر عائم ليس لـه وصف السفينة أو مركب الملاحة الداخلية كارتطامها بصندل أو حطام سفينة أخرى •

وجدير بالذكر أنه لا عبرة في هذا الصدد بالمياه التي يقع فيها التصادم وما اذا كانت مياها بحرية أو مياها داخليـة • فالارتطام الذى يقع بين مركبين من مراكب الملاحة الداخلية لا يعتبر تصادما بحريا ولو وقع فى البحر ، كما أن الارتطام الذى يحصل بين سفينتين أو سفينة ومركب ملاحة داخلية يعد تصادما بحريا ولو وقع في المياه الداخلية •

ولم يشترط المشروع ــ أخذا بأحكام الاتفاقية الدولية ــ أن يحصل ارتطام مادى بين السفن ، فيكفى أن ينشأ الحادث من اضطراب الامواج بسبب قيام احدى السفن المتصادمة بحركة مناورة خاطئة أو اهمال القيام بحركة واجبة أو مخالفة قواعد السير في البحر ولو لم يحدث احتكاك بينها (م ٢٢٣/٢) •

كما أوجبت المادة ٢٢٩ لتطبيق أحكام التصادم أن لا يربط بين السفينتين المتصادمتين علاقـة تعاقدية سابقة ، ذلـك أن المسئولية عن التصادم مسئولية تقصيرية ووجود العلاقة التعاقدية بين السفينتين يستوجب الرجوع الى العقد في تحديد مسئوليتهما، ولا مجال لقيام المسئولية التقصيرية فيما تمتد اليه المسـئولية التعاقدية • وبالتالي فلا تسرى أحكام التصادم البحرى على التصادم الذى يحصل بين سفينة القطر والسفينة المقطورة لأن عقد القطر ينظم العلاقة بينهما • كذلك لا محل لتطبيق أحكام التصادم البحرى على الاضرار التى تحصل بين سفينة الارشاد والسفينة التي استخدمتها •

وتناولت المادة ٢٢٨ المسئولية عن الاضرار التى تنجم عن التصادم فأقامتها على فكرة الخطأ الواجب الاثبات اذ لا محل فى شأنها لافتراض الخطأ فى جانب دون الآخر ، وهـو حل رأى المشروع النص عليه ــ كما فعلت الاتفاقية ــ ليقطع دابر كل جدل حوله •

وردت المواد من ٢٢٤ الى ٢٢٦ أسباب التصادم الى أصول أربعة هى القوة القاهرة ، والتصادم المشتبه في أسبابه ، وخطأ أحد الربانين ، والخطأ المشترك •

فاذا تبين أن الحادث وقع بقوة قاهرة ، فلا مسئولية تجاه الغير ، ولا مسئولية على احدى السفن تجاه الاخرى ، وتتحمل كل سفينة ما أصابها من ضرر • كما لو وقع التصـادم نتيجة عاصفة غير عادية وغير متوقعة فى المنطقـة التى هبت فيهـا • ويسرى نفس الحكم ــ اذا قام شك حول سبب الحادث ــ اذ لا مسئولية الا اذا ثبت الخطأ ، فاذا تعذرت نسبة خطأ مؤكد الى احدى السفن المتصادمة فقدت المسئولية أساسها فلا تقـوم • ولا عبرة بما اذا وقع الحادث وقت أن كانت احدى السـفن المتصادمة راسية على رصيف الميناء • وقد خص المشروع هـذا الفرض بالذكر ــ نقلا عن الاتفاقية الدولية ــ لينفى كل قرينة في صالح السفينة الراسية (م ٢٢٤) •

واذا ثبت أن التصادم وقع بخطأ احدى السفن المتصادمة دون غيرها ، تحملت هذه السفينة المسئولية بأكملها تجاه الغير وتجاه السفن التي صدمتها (م ٢٢٥) •

أما اذا ثبت أن التصادم وقع بخطأ أكثر من سفينة من السفن المتصادمة ، أى بخطأ مشترك ، تحملت كل سفينة قدرا من المسئولية بنسبة خطورة الخطأ الذى وقع منها • فاذا حالت الظروف دون تحديد تلك النسبة أو اذا ظهر أن الاخطاء متعادلة قسمت المسئولية بينها بالتساوى ، ولا تضامن بينهـا اذا كان

الضرر الذى أصاب الغير ماديا•أما الضرر البدني فتكون السفن المخطئة متضامنة في المسئولية عنه تجاه الغير ، فاذا ما دفعت احداها أكثر من حصتها ، كان لها الرجوع على السفن الاخرى (م ٢٢٦) ــ وهو الحل الذى أخذت به المعاهــدة ــ تقديرا لجسامة الضرر الذى يصيب الانسان وضمانا لحصــوله على التعويض •

وأشارت المادة ٢٢٧ الى أنه لا محل للتفرقة بين ما اذا كان الخطأ الذى نشأ عنه التصادم قد وقع من الربان أو من المرشد ــ وهو حكم يتفق وما ورد في المادة ٢١٩ التى تنص على ابقاء قيادة السفينة وادارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله •

وأوجبت المادة ٢٣٠ على السفن المتصادمة مساعدةبعضها بعضا ، وتبادل المعلومات لتتعرف كل منهما على الاخرى • وهو واجب تفرضه الاعتبارات الانسانية وآداب الملاحة البحرية • بيد أن المشروع أراد بالنص عليه أن يجعل منه التزاما قانونيا يقع على عاتق الربان ــ دون مالك السفينة أو مجهزها ــ ويسأل الربان ان أهمله •

على أن الالتزام بالمساعدة لا يكون الا للسفينة المنكوبة والاشخاص الموجودين عليها دون الاموال ، وبالقدر الذى لا يعرض السفينة الاخرى وبحارتها والمسافرين عليها لخطر جدى ، اذ لا معنى لانقاذ حياة مقابل فقدان حياة اخرى • أما الالتزام بتبادل المعلومات بين السفن المتصادمــة فقد تغيا به المشروع التعريف ــ كلما كان ذلك مستطاعا ــ باسم كل سفينة من السفن المتصادمة وميناء تسجيلها والجهة القادمة منها والجهة المتجهة اليها ــ تسهيلا للاتصال بين المنشآت التي تتبعها هذه السفن لتسوية آثار الحادث بينها •

كما عنى المشروع بتحديد المحكمة المختصة بالفصــل فى الدعاوى الناشئة عن التصادم البحرى مستهديا فى ذلك بأحكام اتفاقية بروكسل المعقودة بتاريخ العاشر من مايو سنة ١٩٥٢ بشأن توحيد بعض قواعد الاختصاص المدني في مسائل التصادم البحرى ، فأجاز فى المادة ٢٣١ رفع الدعوى الناشئة عن التصادم أمام احدى محاكم ثلاث هي :

١ ــ محكمة موطن المدعى عليه أو المحكمة التي يقع في دائرتها أحد مراكز استغلال السفينة •

٢ ــ محكمة محل الحجز على السفينة • واذ كان للدائن وفقا للمادة ٧٤ الحجز التحفظى على السفينة التي نشأ الدين بسببها أو على أية سفينة أخرى تكون مملوكة للمدين وقت نشوء الدين ، فان توقع الحجز على احدى هذه السفن يكفى لثبوت الاختصاص للمحكمة التي وقع الحجز في دائرتها بالنظر في دعوى التصادم • كذلك فانه فى الحالات التي لا يوقع الحجز على السفينة بسبب تقديم كفالة تكون المحكمة التى اعتمدتها وأمرت برفع الحجز هى المختصة بدعوى التصادم متى كانتوقيع الحجز ممكنا فى دائرتها لو لم تقدم تلك الكفالة •

٣ ــ محكمة محل وقوع التصادم اذا حدث في الميــاه الداخلية أو فى الموانىء أو المرافىء أو في المياه الاقليمية •

وقد قصد المشروع من هذا التعدد التيسير على صاحب الدعوى بمنحه اختيارا رحبا لاقامة دعواه في المكان الأنسب له • كما أجاز له الاتفاق على رفع دعواه أمام محكمة غير المحاكم المذكورة أو عرض النزاع على التحكيم (م ٢٣١ / ٢) •

وتكلمت المادة ٢٣٢ عن تقادمدعاوى التعويض الناشئة عن التصادم فجعلت مدته سنتين تسرى من تاريخ وقوع الحادث • أما حق رجوع السفن المتصادمة بعضها على البعض الآخر بناء على المسئولية التضامنية بينهــا ــ المشار اليها في الفقرة الاخيرة من المادة ٢٢٦ فينقضى بمضى سنة واحدة من تاريخ الوفــاء (م ٢٣٣) •

٢ ــ وفى الفصل الثاني عالج المشروع المساعدة والانقاذ مستهديا بأحكام الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمســاعدة والانقــاذ المنعقدة ببروكســل في الثالث والعشرين من سبتمبر سنة ١٩١٠ •

وافتتحت المادة ٢٣٤ أحكام المساعدة والانقاذ بتعيين نطاق تطبيقها واشترطت لذلك توافر شرطين :

أولهما ــ أن تكون السفينتان المنقذة والمنكوبة ، من السفن البحرية أو أن تكون احداهما على الاقل من هذه السفن والاخرى من مراكب الملاحة الداخلية • وعلى ذلك لا يعتبر من قبيل المساعدة البحرية ما تؤديــه مركب من مراكب الملاحــة الداخلية لمركب داخلي آخر ولو كان في المياه البحرية • كما لا يعتبر انتشال حطام السفن الغارقة أو البضائع التي توجد في البحر مساعدة بحرية لأنها لم تقدم الى منشأة عائمة • ولا أهمية للمياه التي قدمت فيها المساعدة أو يجرى فيها الانقاذ سواء كان ذلك فى البحر أو في الملاحة الداخلية •

وثانيهما ــ أن تكون العائمة المنكوبة فى خطــر يهددها بالهلاك أو الغرق ولا يشترط أن يكون الخطر حالا بل يكفي أن يكون محتمل الوقوع •

والأصل أن المساعدة البحرية اختيارية لا يفرضها القانون على السفن لأنها قد تعرضها للخطر • فاذا طلبت السفينة المنكوبة النجدة ، فلا جناح على السفينة التي تسمع النداء ان هىأعرضت عنه • ولا شك أن امتناعها عن النجدة يعتبر عملا منافيا للاخلاق وآداب المهنة ، ولكن الامر يهون اذا تعلق بانقاذ اموال اما اذا طلبت النجدة لانقاذ أشخاص يصارعون الموت في البحر فان الامتناع عنها يكون عملا غير انساني ولهذا جعلت المادة ٢٤٢ المساعدة فى هذه الحالة اجبارية دون أية تفرقة تقوم علىالجنسية

أو اللون أو الدين • بل ذهبت الى أبعد من ذلــك ففرضت الالتزام بالانقاذ ــ أخذا بأحكام المعاهدة ــ ولو كان الشخص المعرض لخطر الهلاك من الاعداء •

بيد أن انقاذ الارواح البشرية لا يكون واجبا ــ حسبما تقضى المادة ٢٤٢ ــ الا اذا كان لا يعرض الســفينة المنقذة أو الاشخاص الموجودين عليها لخطر جدى • اذ لا جدوى في انقاذ شخص اذا كان مقابل هذا الانقاذ هلاك شخص آخر • ولا يقع الالتزام بالمساعدة ــ في هذه الحــالة ــ على مالك السفينة أو مجهزها وانما على الربان فهو المسئول عن مخالفته مدنيا وجزائيا (المادة ٢٤٢/٢) وجدير بالذكر أن المادة ٢٣٠ التى تضع على ربابنة السفن المتصادمة مثل هذا الالتزام لا تخرج عن كونها تطبيقا خاصا على المبدأ العام الذى تقرره المادة ٢٤٢ •

والمساعدة البحرية غير مجانية ، وينبغي الا تكون مجانية ليجد المنقذ حافزا ماديا يدفعه اليها ولهذا جعلت المــادة ٢٣٥ اجرا عليها هو المكافأة • واشترطت لاستحقاقها أمرين : أولهما: أن تؤدى المساعدة او الانقاذ الى نتيجة نافعة فاذا بذل الجهد ولم يثمر فلا تستحق المكافأة • أما اذا أسفرت المساعدة عن نجاح جزئي كما اذا ساهمت فى تقليل الاخطار التي تعرضت لها السفينة المغاثة ، أو ترتب عليها تحسين مركزها عن ذى قبل ، فأن المنقذ يستحق مكافأة جزئية • وثانيهما : الا تجاوز المكافأة قيمة الاشياء التي أنقذت اذ خير لصاحب المال أن يتركه يغرق من أن يدفع عن انقاذه مكافأة تربو على قيمته •

وجدير بالذكر أنه لا يلزم أن تكــون الســفينة المنقذة والسفينة المنكوبة مملوكتين لأشخاص مختلفين بل تســتحق المكافأة ولو كانت السفينتان مملوكتين لشخص واحد ، ذلك أن المكافأة لا تستحق لمالك السفينة المنقذة وحده وانما يكــون لرجال الطاقم الذين اشتركوا فى الانقاذ نصيب فيها ، كما أن أمرها يهم الشاحنين والمؤمنين ، ومن ثم وجب النظر الى كل سفينة على استقلال ولو كانت السفن كلها ملكا لشخص واحد (م ٢٣٥/٣) •

واذ كانت السفينة المنكوبة أقدر من غيرها على تقدير الخطر الذى يهددها ، فانه ينبغي أن يترك لها تقدير طلب المساعدة ، فاذا لم تطلبها فلا يجوز أن تفرض عليها ، فقد تكون لديها وسائل أخرى للتخلص من الخطر • ولذلك قضت المادة ٢٣٦ بعدم استحقاق المكافأة اذا رفضت السفينة المنكوبة المساعدة • غير أن الرفض يجب أن يكون صريحا حتى لا يترك مجالا لتأويل المراد منه ، كما يجب أن يكون لأسباب معقولة حفزا للسفينة المنقذة على الاقدام على المساعدة رغم قرار الرفض اذا قدرت أنه ظاهر الخطأ وأن حياة الاشخاص وسلامة السفينة تستلزمان التدخل السريع •

ولما كانت المساعدة معونة اختيارية ، فان لازم ذلك ألا يكون تقديمها تنفيذا لالتزام عقدى أو قانوني سابق ، لأنها اذا كانت كذلك فان مصدر هذا الالتزام هو الذى يحدد المكافأة عنه من حيث استحقاقها ومقدارها • ولهذا نصت المادة ٢٣٧ على عدم استحقاق أية مكافأة في حالة القطر والارشاد اذا حدث أثناء تنفيذ العملية ما يستوجب أن تقوم السفينة القاطرة أو المرشدة بانقاذ السفينة المقطورة أو المرشدة أو بانقاذ ماعليها من اشخاص أو أموال ، لأن أعمال الانقاذ العادية مما يدخل فى نطاق التزامات السفينة القاطرة أو المرشدة • ومع ذلك اذا قدمت هذه السفينة خدمات استثنائية لا تدخل عادة في عقد القطر أو الارشاد ولا تعتبر تنفيذا له استحقت مكافأة نظير هذا الجهد الاضافي •

وأخذا بأحكام الاتفاقية قضت الفقرة الاولى من المادة ٢٣٩ بعدم استحقاق أية مكافأة عن انقاذ الاشخاص ذلك ان الروح البشرية لا تقوم بمال ، وأن انقاذها واجب انساني ينبغي أن يؤديه كل فرد دون أن ينتظرا أجرا عنه • ومع ذلك فقد جعل المشروع لمنقذى الارواح البشرية ــ اذا تدخلوا بمناسبة الحادث الذى أدى الى المساعدة او الانقاذ ــ حصة عادلة فى المكافأة التى تعطى لمن قاموا بانقاذ الاموال ــ اذ ليس من العــدل أن يحصل منقذو الاموال على مكافأة فى حين لا يستحق منقذو الارواح شيئا منها مع أن انقاذ الارواح لم يحصل على حده بل اقتضى الحــال انقــاذ الامــوال والارواح فى نفس الــوقت (م ٢٣٩/٢) •

وتناول المشروع كيفية تقدير المكافأة وتوزيعها بين السفن التي اشتركت في المساعدة والانقاذ ، وتقسيم حصة كل سفينة منها بين مالكها وربانها وبحارتها ، فنص فى المادة ٢٣٨ على أن الاصل أن يترك كل هذا لاتفاق ذوى الشأن ، فاذا لم يتفقوا كان التقدير للمحكمة • ومع ذلك لم يشأ المشروع ان يفرض قواعده المتعلقة بتوزيع المكافأة بين المالك والربان والبحارة على السفينة المنقذة اذا كانت أجنبية ، لأن الامر يتعلق بشــأن من شئونها الداخلية ، فآثر أن تتم التسوية وفقا لأحكام قانون الدولة التي تتمتع السفينة بجنسيتها وهو ما نصت عليه الفقرة الاخيرة من المادة ٢٣٨ •

ولما كان الانقاذ يحصل عادة في ظروف لا تسمح بسلامة تقدير الشروط التي يتم بمقتضاها لا سيما فيما يتعلق بتقدير المكافأة ، فقد رأى المشروع أن يمنح المحكمة سلطة واسعة في هذا الشأن ، حماية للطرف الذى قد يرضخ تحت تأثير هــذه الظروف لشروط جائرة • ولهذا أجاز فى المادتين ٢٤٠ و ٢٤١/٣ للمحكمة ابطال الاتفاق أو تعديله في الحالات الآتية :

أولا ــ اذا أبرم الاتفاق وقت الخطر وتحت تأثيره متى رأى القاضى أن الشروط المتفق عليها ليست عادلة •

ثانيا ــ اذا شاب رضا أحد الطرفين عيب التدليس أو اخفاء الحقيقة • كأن يوهم المنقذ السفينة الاخرى أنها فى خطر لتقبل انقاذه لها ، أو كأن تخفى السفينة طالبة النجدة حقيقة الخطر عن المنقذ ليرضي بمكافأة بسيطة •

ثالثا ــ اذا كانت قيمة المكافأة لا تتناسب ــ زيادة أو المنقذ ليرضى بمكافأة بسيطة •

رابعا ــ اذا تبين أن الاشخاص الذين تولوا الانقاذ ارتكبوا أخطاء جعلت الانقاذ لازما فللمحكمة أن تخفض قيمة المكافاة المتفق عليها أو ترفضها كلية • كما اذا أشعلوا النار في السفينة ليتولوا اطفاءها ، أو اذا ارتكبوا سرقات أو أخفوا أشياء مسروقة أو وقع منهم غير ذلك من أعمال الغش أثناء عملية الانقاذ •

وبينت المادة ٢٤١ الأسس التي يجب على المحكمة مراعاتها وهى تقدر المكافأة أو تفصل فى كيفية توزيعها ــ ويمكن ردها الى أمرين : أولهما ــ الظروف التي تمت فيها المساعدة ومدى النجاح الذى ترتب عليها • فيدخل القاضى في اعتباره الفائدة التى نتجت عن الانقاذ ، والجهود التي قامت بها السفينة المنقذة وطاقمها ، والمخاطر التي كانت تحيط بالسفينة المنكوبة وركابها وطاقمها وحمولتها وبالمنقذين والسفينة المنقذة ، والمدة التى استغرقتها عمليات المساعدة والانقاذ ، والمصاريف التي تكبدتها السفينة المنقذة ، والاضرار التي لحقتها ، وأخطار المسئولية وغير ذلك مما تعرض له المنقذون ، وقيمة المهمات التي استعملوها مع مراعاة نوع الخدمة المخصصة لها السفينة المنقذة اذا اقتضى الحال ذلك • وثانيهما : قيمة الاشياء التي أنقذت على الا تجاوز المكافأة قيمة هذه الاشياء •

واختتم المشروع أحكام هذا الفصل بالنص في المادة ٢٤٣ على تقادم مدته سنتان تنقضى به دعوى المطالبة بالمكافأة عن المساعدة والانقاذ • وتسرى المدة من تاريخ انتهاء هذه الاعمال •

٣ ــ أما الفصل الثالث والاخير من هذا الباب فقد عالج فيه المشروع نظام الخسارات البحرية المشتركة (العوارية العامه)، وهو نظام استقر عليه العرف البحرى منذ زمن بعيد ، ووضعت فى شأنه قواعد اتفاقية جمعتها جمعية القانون الدولى في مؤتمرى يورك سنة ١٨٦٤ وانفرس سنة ١٨٧٧ وصارت تعرف باسم « قواعد يورك وانفرس » ووفق عليها فى مؤتمر ليفربول سنة ١٨٩٠ ثم تتابع تعديلها فأعيدت صياغتها في استكهولم عام ١٩٢٤ ثم عام ١٩٥٠ وأدخلت على هذه الصياغة الاخيرة بعض تعديلات عام ١٩٧٤ •

وقد لاقت هذه القواعد نجاحا دوليا كبيرا اذ ذاع الاتفاق بين ذوى الشأن فى الملاحة البحرية على تطبيقها ، ودرج القضاء على اعمالها بوصفها تعبيرا عن العرف البحرى ، كما أخذت هذه القواعد تجد طريقها الى التشريعات البحرية الحديثة ، ومن ثم كان طبيعيا أن يستهدى بها المشروع في تنظيمه للخسارات المشتركة •

وقد استهل المشروع أحكام الخسارات المشتركة بالكلام في مصادرها فنص في المادة ٢٤٤ على أن الاصل هو ترك الحرية لأصحاب الشأن لتنظيم كيفية توزيع الخسارات بينهم باتفاق يعقدونه لهذا الغرض • فاذا لم يوجد اتفاق ، طبقت نصوص القانون • واذا غاب النص ، طبق العرف البحرى •

وقسمت المادة ٢٤٥ الخسارات البحرية الى نوعين، خسارات مشتركة وأخرى خاصة • وتولت المادة ٢٤٦ تعريف كل من النوعين • وبدأت بتعريف الخسارة المشتركة بانها كل تضحية أو مصروفات غير اعتيادية يبذلها الربان أو ينفقها قصدا وبكيفية معقولة من أجل تأمين المصالح المشتركة دفعا لخطر يهدد السفينة وشحنتها •

ثم عرفت الخسارة الخاصة بأنها الخسارة التى لا تتوافر فيها هذه الشروط • ولما كانت الخسارة المشتركة تستلزم توافر شروط معينة فالاصل ان تكون الخسارة خاصة حتى يقوم الدليل على توافر هذه الشروط فتعتبر مشتركة •

واشترطت المادة ٢٤٦ لاعتبار الخسارة مشتركة ما يأتي :

أولا ــ ان يكون هناك خطر يواجهه الربان يهدد السفينة والشحنة • فالفرض ان الرسالة البحرية تعرضت للخطر ، وان التضحية التى وقعت كانت من أجل النجاة منه ، ومن ثم فان المصاريف التى ينفقها الربان او الاضرار التى تلحق بالبضاعة او بالسفينة لا تعتبر من قبيل الخسارات المشتركة اذا لم يكن هناك خطر يهدد السفينة وشحنتها فى ذات الوقت • وعلى العكس من ذلك تعتبر التضحية الاختيارية التى يقوم بها الربان خسارة مشتركة اذا وقعت تحت تأثير الخطر المشترك ويكون توزيع هذه الخسارة على المجهز والشاحنين • بسبب ان الخطر لم يكن قاصرا على فريق دون آخر ولكنه كان يهدد الجميع على السواء • بيد انه لا يشترط ان يكون الخطر حالا بل يكفى ان يكون محتمل الوقوع لان اشتراط الخطر الحال من شأنه احجام الربان عن التصرف حتى اللحظة الاخيرة وهو ما يقلل من أثر التضحية التى يقوم بها الربان ويمكن من وقوع الضرر الذى اريد دفعه • كما لا يشترط ان يكون الخطر حقيقيا بل يكفى ان يعتقد الربان ان هناك خطرا يهدد الرسالة البحرية اذا قام تحت تأثير هذا الاعتقاد باجراء التضحية • انما لا يعنى ذلك ان الربان يكون ذا سلطان مطلق فى تقدير وجود الخطر من عدمه ، بل يجب ان يكون تصرفه مبنيا على مبررات معقولة في الظروف التى وجد فيها •

ولا اهمية فى هذا الصدد لسبب الخطر ــ سواء كان السبب فى الخطر المهدد للسفينة وحمولتها هو القوة القاهرة أو خطأ احد المشاركين فى الرحلة ، اذ العبرة هى بتوافر الخطر

ــ بغض النظر عن سببه وبالغاية من الاجراء الذى يتخذه الربان حياله • فمتى توافر الخطر واستهدفت التضحية دفعه من أجل السلامة العامة اعتبرت خسارة مشتركة • ولذلك نصت المادة ٢٤٩ على أنه لا يحول دون اعتبار الخسائر مشتركة ان يقع الحادث الذى نشأت عنه بخطأ احد المشاركين فى الرحلة مع عدم الاخلال بحق ذوى الشأن فى الرجوع على من صدر منه الخطأ • على انه لا يجوز لمن صدر منه الخطأ ان يطالب باعتبار ما لحقه من ضرر خسارة مشتركة•

ثانيا ــ ان يواجه هذا الخطر ، ببذل تضحية غير اعتيادية يقوم بها الربان اختيارا • فيجب لاعتبار الخسارة مشتركة ان يقتضى الحادث البحرى بذل تضحية غير اعتيادية او انفاق مصاريف غير عادية لاتقاء الخطر المحدق بالسفينة وشحنتها • ومن ثم فلا تعتبر خسارة مشتركة النفقات والاضرار العادية اى الطبيعية التى تبذل بحسب المجرى العادى للامور اذا لا تتوافر فيها اوصاف التضحية •

كما يجب ان تكون التضحية عن ارادة حرة من الربان ، كأن يقرر رسو السفينة في ميناء قريب ليتجنب الخطر ، فتكون تكاليف الرسو خسارة مشتركة ، او يقرر الجنوح بها على شاطىء رملي فتكون مصاريف تعويمها واصلاحها خسارة مشتركة ، أو يقرر القاء بعض البضائع فى البحر لتخفيف حمولتها • اما اذا لم تكن التضحية ارادية فان الخسارة تكون خاصة ، كأن تقذف الرياح ببعض البضائع فى البحر فيكون ذلك سببا في نجاة السفينة من العاصفة ، او تفرض التضحية او الانفاق على الربان من قبل السلطات العامة مثلا ، فلا تعتبر الخسارة مشتركة • على انه يجب ان تكون التضحية او الانفاق بمقدار معقول ، اى الى الحد الضرورى لانقاء الخطر دون مبالغة فاذا جاوز هذا الحد صار اسرافا من الربان يتحمل المجهز المقدار الزائد منــه •

ثالثا ــ أن يقصد الربان من بــذل التضحية أو انفــاق المصروفات تأمين أرباب المصالح المشتركة فى الرسالة البحرية • فيجب أن تبذل التضحية أو تنفق المصاريف فى سبيل السلامة العامة للسفينة والحمولة معا ولو كانت موجهة الى السفينة أو الحمولة وحدها ما دام أن الهدف هو انقاذها جميعا من الخطر الذي يتهددهما • أما اذا اقتصر الخطر على تهديد احدهما دون الاخرى ، فلا يتحمله الاصاحب العنصر المهدد لان التضحيــة كانت لمصلحته وحده ولا شأن للآخرين به ، فاذا جنحت السفينة مثلا وفرغت منها البضاعة بقصد تخفيف حمولتها وانقاذ السفينة والحمولة معا كانت مصاريف التفريغ خسارة مشتركة • أما اذا كانت البضاعة قد فرغت ووصلت الى البر سالمة فان مصاريف تعويم السفينة بعد ذلك انما تهدف الى انقاذ السفينة وحدها ولذلك تكون خسارة خاصة بالسفينة • وبالمثل لا تعتبر خسارة مشتركة التضحية بقصد انقاذ بضائع معينــة لم يكن هلاكهــا يؤثر على بقية البضائع ولا على السفينة •

تلك هى الشروط اللازمة لاعتبار الخسارة مشتركة • وفى قواعد « يورك وانفرس » المعينة بالارقام ، وفي بعض التشريعات البحرية صور عديدة لما يعتبر من الخسارات المشتركة مــن ابرزها : القاء البضائع فى البحر ، والاضرار التى تلحق السفينة والشحنة او احداهما بسبب الماء او غيره مما يلزم لاخماد حريق شب فيها ، والنفقات التى تصرف في حالة الجنوح القهرى لتخفيف حمولة السفينة ، والاشياء والمؤن التي تقتضي السلامة العامة استعمالها كوقود للسفينة ، ونفقات مساعدة السفينة وقطرها • ولم ينقل المشروع هذه الصور لانها من الجزئيات والامثلة التى لم يشأ أن يثقل بها نصوصه •

اما الخسارات الخاصة ــ وهى التى لا تتوافر فيها الشروط السابقة ، فقد اجرى المشروع فى شأنها القواعد العامة فيتحمل الخسارة مالك الشىء او من أنفق المصاريف على ان يكون له الرجوع على من احدث الضرر او من افاد من المصاريف التى أنفقت وهو ما أكدته المادة ٢٤٧ •

وتناول المشروع ما يدخل وما لا يدخل في الخسارات المشتركة فأشار الى انه لا تدخل فى الخسارات المشتركة الا الاضرار والمصاريف الناشئة مباشرة عن عمل له صفة الخسارة المشتركة • فاذا كان الضرر غير مباشر فلا يجوز اعتباره مــن الخسارات المشتركة ومن ذلك النفقات الناجمة عن تعطيل السفينة او فروق الاسعار فلم يدخلها المشروع في الخسارات المشتركة (م٢٥٠/١ ، ٢) •

كما تعرض المشروع لمسألة النفقات البديلة • فاذا اقتضت الضرورة صرف نفقات معينة تدخل بطبيعتها فى الخسارات المشتركة ثم استبدلت بها نفقات اخرى ، فان المبلغ الذى يقبل فى الخسارات المشتركة هو الذى أنفق فعلا لا المبلغ الذى كان مزمعا انفاقه بشرط الا يزيد عليه ، اذ لا يجوز أن يكون من شأن استبدال النفقة زيادة اعباء المشاركين فى الخسارة • كما اذا أصيبت سفينة بضــرر يعتبر مشتركا ولجأت الــى ميناء لاصلاحها ، ولكن على مقربة منه يوجد ميناء آخر يمكــن فيه اصلاح السفينة بشروط أحسن وأوفر ، فيقرر الربان استئجار قاطرة لجر السفينة الى هذا الميناء الآخر فمصاريف القطر ــ وان لم تنفق بقصد السلامة العامة ولتفادى الخطر اذ : الفرض انه قد زال ــ الا انها تعد ــ فى هذه الحالة ــ من الخســارات المشتركة باعتبارها قد حلت محل مصاريف أخرى لها وصــف الخسارة المشتركة ولكن فى حدود المصاريف الاولى (المــادة ٢٥٠/٣) •

وأشارت المادة ٢٥١ الى البضائع التى لا يراعى العرف البحرى في طريقة شحنها ، كما اذا شحنت على سطح السفينة بضائع خلافا لما يقضى به العرف البحرى • فاذا أنقذت وجب

ادخالها فى الخسارات المشتركة لتتحمل نصيبا من الضرر المشترك • اما اذا ضحيت فلا يجوز لمالكها طلب اعتبارها من الخسارات المشتركة الا اذا أثبت انه لم يوافق على طريقة شحنها المخالفة للعرف •

ونصت المادة ٢٥٢ على انه لا يدخل في الخسارة المشتركة الهلاك أو التلف الذي يلحق البضائع التي تشحن بدون علم الربان ــ اى خلسة ــ والبضائع التى يقدم عنها عمدا وصف غير صحيح ، اما اذا قدم بيان عن قيمة البضاعة بأقل من قيمتها وهلكت او تلفت فلا تدخل فى الخسارة المشتركة الا على أساس القيمة التى وردت في البيان • ومع ذلك اذا أنقذت البضائع التى شحنت خلسه او التى قدم بيان غير صحيح عن قيمتها أو وصفها ، فانها تساهم فى الخسارة المشتركة على أساس قيمتها الحقيقة •

وافتتحت المادة ٢٥٣ الاحكام المتعلقة بتسوية الخسارات المشتركة فأشارت الى أن هذه التسوية تتم على أساس وجود مجموعتين ، احداهما دائنة والاخرى مدينة •

وتدرج فى المجموعة الدائنة الاموال التى ضحيت والمبالغ التى انفقت • وقد بينت المادة ٢٥٤ كيفية تقدير قيمة الخسارة سواء ما تعلق منها بالسفينة او بالبضائع وجدير بالذكر ان المشروع أخذ فى هذا الصدد بطريقة « فرق القيمة » وهى الطريقة التى أقرتها قواعد « يورك وانفرس » فى صياغة عام ١٩٥٠ بدلا من « الطريقة النسبية » التى كانت سائدة منذ صياغة القواعد عام ١٨٩٠ ، لانها اكثر عدالة • فاعتد المشروع في حساب الخسارة بالفرق بين قيمة البضاعة بفرض وصولها سليمة وقيمتها تالفة فى يوم تفريغها فى مكان وصول السفينة أو فى المكان الذى انتهت اليه رحلتها • ولم يأخذ بطريقة التسوية بالنسبة أي احتساب الخسارة على أساس النسبة بين ثمن المثل للبضاعة السليمة يوم البيع والثمن الذى حصل به بيع البضاعة التالفة فعلائم تستنزل ذات النسبة من ثمن المثل للبضاعة السليمة يوم التفريغ •

واعتبرت المادة ٢٥٥ من الخسارات المشتركة المبالغ التى تنفق للتنفيذ على ذوى الشأن لا جبارهم على دفع حصصهم في الخسارات المشتركة وتقبل فى المجموعة الدائنة •

أما المجموعة المدنية فتدخل فيها الاموال التى أفادت من التضحية التى بذلت أو المبالغ التى أنفقت ، أي ما أنقذ من الاموال المشتركة في الرحلة (السفينة واجرة النقل والبضائع) • وقد تولت المادتان ٢٥٦ و ٢٥٧ بيانها وبيان كيفية تقديرها •

ووضعت المادة ٢٥٩ المبدأ العام في توزيع الخسارات المشتركة فقضت بوجوب اجراء هذا التوزيع بين جميع ذوى الشأن في الرحلة البحرية على أساس النسبة بين المجموعة الدائنة والمجموعة المدينة حتى يتحدد نصيب كل عنصر مدين من مجموع الخسارات •

ويتولى التسوية خبير يعينه ذوو الشأن أو يعينه قاضى الامور الوقتية بالمحكمة الكلية عند الخلاف (م٢٦٠) • فاذا عارض احدهم فى التسوية التى يقترحها الخبير وجب عرضها على المحكمة (م ٢٦١) •

وضمانا لدفع الحصص في الخسارات المشتركة اجازت المادة ٢٦٢ للربان حبس البضائع التى يجب أن تسهم فى الخسارات حتى يقدم اصحابها حصصهم او يقدموا ضمانا كافيا لدفعها •

وقررت المادة ٢٦٣ حق امتياز لاستيفاء الديون الناشئة عن الخسارات المشتركة وبينت الاموال التى يقع عليها هذا الامتياز •

ونفت المادة ٢٦٤ التضامن بين الملتزمين بالمساهمة فى الخسارات المشتركة ومع ذلك أجرت عليهم حكما من أحكام التضامن وهو توزيع نصيب المعسر منهم على الآخرين تقنينا لما استقر عليه العرف البحرى فى هذا الصدد •

وأخيرا تكلمت المادتان ٢٦٥ و ٢٦٦ في سقوط حق الاشتراك فى الخسارات المشتركة فقررت المادة الاولى دفعا بعدم قبول طلب الاشتراك اذا لم يقدم الطلب كتابة خلال ثلاثين يوما ، وبينت الى من يوجه هذا الطلب ومن اى وقت يسرى معياده • وتكلمت الثانية عن تقادم مدته سنتان تنقضى به دعاوى الاشتراك فى الخسارات المشتركة • وتجرى على هذا التقادم اسباب الانقطاع المقررة قانونا ، ويضاف اليها سبب آخر هو تعيين خبير التسوية اذ تنقطع المدة بهذا التعيين ويظل التقادم معطلا حتى ينهى مهمته فيسرى عندئذ تقادم جديد مدته سنتان أيضا من انهاء المهمة •

الباب الخامس
التأمين البحري

أفرد المشروع الباب الخامس والاخير للتأمين البحرى ، وللتأمين اهمية بالغة في مجال التجارة الدولية والنقل البحرى نظرا لكثرة المخاطر التى تكتنف الرحلة البحرية ، وتستهدف لها السفن والبضائع على السواء ، مما يقتضى التحصن من هذه المخاطر ، وحماية مصالح ذوى الشأن فى الرحلة البحرية عن طريق التأمين البحرى الذى اصبح عماد التجارة الدولية فى العصر الحديث ، بحيث اصبح من النادر ان تبحر سفينة او تنقل بضاعة أو يقدم مصرف على تمويل أي عملية من عمليات التجارة الدولية دون وجود وثيقة التأمين •

ويقوم التأمين البحرى ــ فى جوهره ــ على فكرة التعاون والتكافل بين المستأمنين بأن يؤدى كل منهم مبلغا معينا للمؤمن لجبر الضرر الذى يصيب أيا منهم عند وقوعه ، وبذلك لا ينهض المضرور وحده بتحمل العبء ، وانما يوزع عبء هذا الضرر ــ عن طريق المؤمن ــ على كل المستأمنين الذين يتعاونون جميعا على جبره ، وهو ما ينفى عن العقد شبهة المقامرة ، ويجعله

من عقود التعويض التى يقتصر فيها الامر على جبر الضرر فحسب ، وتعويض المضرور بقدر ماناله من خسارة ، دون الحصول على أية فائدة تجعله فى وضع مالى افضل مما كان عليه قبل تحقق الضرر ، وهو المعنى الذى حرص المشروع على ابرازه وتأكيده حين نص فى المادة ٢٦٧ على ان :« يعتبر عقد التأمين عقد تعويض ولايجوز لان يترتب عليه افادة المؤمن له من تحقق الخطر بما يزيد على القدر الحقيقى للضرر • ويبطل كل اتفاق يخالف ذلك » •

وقد أصبح التأمين فى الوقت الحاضر فنا يعتمد على علم الاحصاء ، ويقوم على حساب المخاطر المحتملة وتقدير الخسارة تقديرا دقيقا ، بحيث يستطيع المؤمن ان يتبين حقيقة موقفه عند التعاقد ، وان يقيم التوازن بين الاقساط التى يقتضيها والخسارة التى يتحملها مضافا اليها قدر من الربح ، الامر الذى تنتفى معه مظنة التجهيل والضرر عند التعاقد • يضاف الى ذلك ان المؤمن يعمل عادة على اعادة التأمين لدى مؤمن آخر لضمان ما قد يتعرض لـه من خسارة ، فيتقى بذلك كـل ضرر محتمل •

وقد اتبع المشروع في معالجته للتأمين البحرى تقسيما منطقيا فضمنه فصلين أولهما : في الاحكام العامة ، وثانيهما : فى الاحكام الخاصة ببعض انواع التأمين كالتأمين على السفن ، والتأمين على البضائع والتأمين من المسئولية •

١ ـ اما الاحكام العامة فقد تناول فيها المشروع ثلاثة موضوعات هي عقد التأمين ، وتسوية الاضرار والتقادم ـ وخصص لكل منها فرعا مستقلا •

أ ـ واستهل المشروع أحكام الفرع الاول بالتعريف بعقد التأمين البحرى (م ٢٦٧) ـ ثم بين وسيلة اثباته • فاشترط اثباته بالكتابة مؤيدا في ذلك ما جرى عليه العمل من افراغ هذا العقد فى محرر يسمى وثيقة التأمين • ولما كان المؤمنون قد درجوا على تحرير هذه الوثيقة في صورة نماذج مطبوعة بلغات اجنبية وبحروف دقيقة ، فقد اوجب المشروع ـ حماية لطالب التأمين ـ كتابتها باللغة العربية مع جواز ان تضاف اليها احدى اللغات الدولية فى التعامل • كما أوجب ابراز الشروط المطبوعة بشأن الاحوال التي يتعرض فيها حق المؤمن له للبطلان او السقوط او تحديد الضمان بأن تكتب بحروف اكثر ظهورا او اكبر حجما (م٢٦٩) وذلك لاستلفات نظر طالب التأمين الى أهمية هذه الشروط واثرها على حقوقه فلا يقدم على توقيع الوثيقة الا وهو على بينة منها •

وتناولت المادة ٢٧٠ شكل وثيقة التأمين فأجازت ان تكون باسم المؤمن له او لأمره او للحامل ، وتتوقف طريقة تداول الوثيقة على الشكل الذى افرغت فيه ، فاذا كانت تحمل اسم المؤمن له انتقلت بطريقة الحوالة ، واذا كانت لأمره انتقلت بطريق التظهير • اما اذا كانت لحاملها فانها تنتقل بطريق التسليم •

كما أجازت الفقرة الثانية من المادة ٢٧٠ ان يعقد التأمين لمصلحة شخص غير معين اى لمصلحة شخص غير محدد وقت العقد، وغالبا ما يقع ذلك فى التأمين على البضائع • ذلك ان البضاعة المشحونة قد تكون محلا لبيوع متعاقبة اثناء نقلها بحيث يستحيل ان يعرف وقت ابرام عقد التأمين من يكون مالكا لها عند تحقق الخطر ووقوع الحادث ، ومن ثم تحرر الوثيقة لمصلحة شخص غير معين (من يثبت له الحق) ، وتتداول هذه الوثيقة مع سند الشحن ذاته •و هذا اللون من التأمين يعتبر صورة من صور الاشتراط لمصلحة الغير ، ومن ثم تطبق عليه احكامه ، فيكون للمنتفع عند تحقق الخطر ، ان يطالب المؤمن مباشرة بمبلغ التأمين (م١٥١/٢ من قانون التجارة) •

وقررت الفقرة الاخيرة من المادة ٢٧٠ مبدأ هاما هو حق المؤمن فى ان يتمسك قبل حامل الوثيقة ، ولو كانت اذنية او لحاملها ، بالدفوع التى يجوز له توجيهها الى المتعاقد الاصلى على خلاف المتبع في الاوراق التجارية • ذلك ان شرط الاذن او الحامل انما يقصد به التعديل فى اجراءات الحوالة بالنزول عن اجراء اعلانها او قبولها ، ولا يمكن ان يفترض معه ـ بغير اتفاق صريح في الوثيقة ـ نزول المؤمن عن حقه الموضوعى فى التمسك قبل الحامل بالدفوع التى كانت له قبل المتعاقد الاصلى •

ولما كانت عقود التأمين لا تبرم عادة بعد مناقشة حرة من الطرفين لشروطها ، وانما تتضمنها وثائق مطبوعة يفرض المؤمن شروطها ، ولا يملك طالب التأمين الا الاذعان لها والتسليم بها • فقد حرص المشروع على حماية المؤمن له مما قد يرد في العقد من شروط تعسفية • فنصت المادة ٢٧٢ على بطلان هذه الشروط اذا تبين انه لم يكن لمخالفتها اثر فى وقوع الحادث المؤمن منه • وخصت المادة بالذكر الشرط الذى يقضى بسقوط حق المؤمن له بسبب مخالفة القوانين واللوائح ، الا اذا انطوت هذه المخالفة على جناية أو جنحة عمدية فعندئذ يكون المؤمن له قد ارتكب خطأ جسيما يبرر سقوط حقه ـ وكذلك الشرط الذى يقضى بسقوط حق المؤمن له بسبب تأخره في اعلان الحادث المؤمن منه اذا تبين ان التأخير كان بعذر مقبول • أما شرط التحكيم فلا يبطل الا اذا ورد بين الشروط العامة المطبوعة ولم يتخذ شكل اتفاق خاص منفصل •

وأجازت المادة ٢٧٣ ان يكون محلا للتأمين كل مصلحة مشروعة بما فى ذلك الربح المتوقع بوصفه عنصرا من عناصر الضرر الذى يهدف التأمين الى جبره وهو يشمل بحسب القواعد العامة ما لحق المضرور من خسارة وما فاته من ربح • كما

اشترط النص كذلك ان يكون للمؤمن له او المستفيد مصلحة في عدم وقوع الخطر حتى لايسعى الى احداثه بقصد الحصول على التأمين •

وتناولت المادة ٢٧٤ عقد اعادة التأمين ، وهو التأمين الذي يعقده المؤمن مع مؤمن آخر لضمان ما يلتزم بدفعه للمؤمن له عند تحقق الخطر ، ولما كان المؤمن له في التأمين الاصلي لا تربطه أي علاقة قانونية بالمؤمن الثاني نظرا لاستقلال عقد التأمين الاصلي عن عقد اعادة التأمين ، فانه لا يكون له ان يرجع مباشرة على المؤمن الثاني بمبلغ التأمين استنادا لعقد اعادة التأمين •

وواجهت المادة ٢٧٥ حالة ما اذا اشترك عدة مؤمنين في التأمين على خطر واحد بعقد واحد ، وهو ما يحدث عادة في التأمين على السفن نظرا لارتفاع قيمتها ، فالزمت كلا منهم بنسبة حصته في مبلغ التأمين دون تضامن بينهم مؤيدة بذلك ما استقر عليه العمل في هذا الشأن •

ولما كان لا يكفي لانعقاد التأمين ان يكون الشيء المؤمن عليه معرضا للخطر ، بل ينبغي كذلك الا يكون الخطر المؤمن منه قد تحقق اوزال قبل التأمين والا كان العقد باطلا لانعدام محله • فقد نصت المادة ٢٧٧ على بطلان التأمين الذي يبرم بعد تحقق الخطر المؤمن منه اوزاله • ونظرا لصعوبة اثبات علم الطرفين بوقوع الخطر الموجب للمسئولية او زواله قبل اجراء التأمين ، فقد وضع المشروع قرينة على هذا العلم هي ان يكون نبأ تحقق الخطر او زواله قد بلغ الى المكان الذي يوجد فيه المؤمن له قبل اصدار امره باجراء التأمين ، او الى مكان توقيع العقد قبل ان يوقعه المؤمن ــ وهي قرينة قانونية قاطعة لا يجوز دحضها بالدليل العكس •

على انه اذا كان التأمين معقودا على شرط الانباء السارة او السيئة ، فلا تكفي القرينة السابقة لاثبات العلم ، بل ينبغي اقامة الدليل على علم المؤمن له بتحقيق الخطر او علم المؤمن بزواله •

وأجملت المادة ٢٧٨ التزامات المؤمن له • ومن الطبيعي ان يكون الالتزام بدفع قسط التأمين في مقدمتها • ثم يأتي بعد ذلك التزامه ببذل العناية المعقولة للمحافظة على السفينة او البضائع ثم الالتزام بالتصريح عند ابرام العقد واثناء سريانه بالبيانات والمعلومات التي تمكن المؤمن من تقدير الاخطار وما قد يطرأ عليها من تغيير جوهري يكون من شأنه زيادتها اذ لا سبيل لعلم المؤمن بذلك الا عن طريق المؤمن له ، لا سيما ان حسن النية الذي تمليه القواعد العامة في تنفيذ العقد يفرض على المؤمن له مراعاة الامانة والصدق في الادلاء بهذه المعلومات • ثم يأتي اخيرا التزام المؤمن له باخطار المؤمن بكل حادث من شأنه ان يجعله مسئولا حتى يتسنى له تبين الظروف التي وقع فيها الحادث والتحقق من طبيعة الاضرار الناتجة عنه وقيمتها •

وتناولت المادة ٢٧٩ الآثار التي تترتب على تخلف المؤمن له عن الوفاء بقسط التأمين ، وراعت فيما وضعته من احكام المحافظة على حقوق طرفي العقد • فأجازت للمؤمن ان يوقف سريان العقد او يفسخه وانما بعد انقضاء مهلة معينة (خمسة عشر يوما) يستطيع المؤمن له خلالها اتقاء هذه النتيجة بأداء المتأخر فيعود مفعول العقد الى السريان بعد اربع وعشرين ساعة من تاريخ الدفع • ولم يشأ المشروع اعادة سريان العقد في الحال بمجرد الدفع منعا لحالات الغش اذ قد لا يقدم المؤمن له على الدفع الا بعد ان يكون قد وصل الى علمه وقوع حادث يشمله التأمين •

على أنه اذا اختار المؤمن وقف سريان العقد لتخلف المؤمن له عن دفع القسط ، فلا يجوز له فسخه الا بعد توجيه اخطار آخر للمؤمن له ينذره فيه بالفسخ •

وحماية لحقوق الغير حسن النية الذي تنتقل اليه ملكية وثيقة التأمين ، حرص المشروع في الفقرة الخامسة من المادة ٢٧٩ على الا يجعل لوقف سريان العقد او لفسخه اثرا بالنسبة اليه بشرط ان تنتقل اليه ملكية الوثيقة قبل وقوع اي حادث ، وقبل تبليغ الايقاف او الفسخ الى المؤمن له •

ولما كان للبيانات والمعلومات التي يدلي بها المؤمن له عند ابرام العقد اهمية قصوى في تقدير طبيعة الخطر ، ومدى احتماله ، وتحديد القسط المناسب له ، فقد اجازت المادة ٢٨٠ للمؤمن طلب ابطال العقد اذا قدم له المؤمن له بيانات غير صحيحة ، او كتم عنه بسوء قصد ما يلزم من البيانات متى كان من شأن الكتمان او البيان غيرا الصحيح التقليل بصورة محسوسة من تقدير المؤمن لاهمية الخطر ، فيقع البطلان في هذا الفرض ولو لم يكن للبيان غير الصحيح أو الكتمان اثر في الضرر الذي حدث • وغني عن البيان أن السكوت أو الكتمان لا يكون مبطلا للعقد الا اذا تعلق بوقائع لا يتسنى للمؤمن العلم بها الا عن طريق المؤمن له نفسه ، فاذا كانت الوقائع أو المعلومات معروفة للكافة ، ومفروضا معرفتها من للمؤمن كما لو كانت البضاعة مرسلة الى دولة في حالة حرب وسكت المؤمن له عن بيان هذه الواقعة ، فلا يبطل التأمين لان ما سكت عنه يدخل في عداد الوقائع ذات الشهرة العامة •

واذا كان الاصل أن الكتمان أو البيان غير الصحيح لا يستتبع ابطال العقد الا اذا كان متعلقا بوقائع سابقة على ابرامه، الا أن طبيعة عقد التأمين تقتضي ان يظل المؤمن على بينة من جميع الظروف الجوهرية التي تجد أثناء سريان العقد وتجعل التزامه أفدح عبئا مما قدره عند التعاقد • ومن أجل ذلك الزمت المادة ٢٨١ المؤمن له بأن يخطر المؤمن بالظروف الجوهرية التي تطرأ أثناء سريان العقد ، ويكون من شأنها زيادة الاخطار التي يتحملها المؤمن • وأجازت للمؤمن فسخ العقد اذا لم يحصل

هذا الاخطار في الميعاد المحدد له أما اذا تم الاخطار فى الميعاد فقد فرق المشروع بين ما اذا تبين ان زيادة الاخطار غير ناشئة عن فعل المؤمن له ، وفى هذه الحالة يظل العقد ساريا مقابل قسط اضافى ، وبين ما اذا كانت زيادة الاخطار ناشئةعن فعل المؤمن لهوفى هذه الحالة يكون للمؤمن الخيار بين فسخ العقد مع احتفاظه بالحق فى قسط التأمين ، أوايقافه مع المطالبة بقسط اضافى •

ولما كان من واجب المؤمن له أن يلتزم الصدق والامانة فيما يقدمه من بيانات عن الحادث المؤمن منه ، فقد رتبت المادة ٢٨٢ سقوط حقه فى التأمين اذا قدم بسوء نية بيانات غير مطابقة للحقيقة لتضليل المؤمن بشأن حقيقة الحادث •

وأخيرا القت المادة ٢٨٣ على عاتق المؤمن له الالتزام بالمحافظة على مصالح المؤمن تمشيا مع ما يوجبه حسن النية فى تنفيذ العقود وما تقتضيه الامانة والثقة في المعاملات ،فأوجبت عليه أن يبذل ما فى استطاعته لانقاذ الاشياء المؤمن عليها ، وأن يتخذ كافة الاجراءات التحفظية للرجوع على الغير المسئول • ورتبت على تقصيره فى القيام بهذا الالتزام مسئوليته عن تعويض الضرر الذى يلحق بالمؤمن نتيجة لهذا التقصير •

ومنعا من اتخاذ التأمين وسيلة للاثراء بدون وجه حق ، والحصول على تعويض يجاوز قيمة الضرر ، نصت المادة ٢٨٤ على حق المؤمن فى طلب ابطال العقد اذا اتضح له أن مبلغ التأمين يربو على قيمة الاشياء المؤمن عليها وثبت التدليس من جانب المؤمن له ، وفي هذه الحالة يبقى قسط التأمين بكامله للمؤمن • أما اذا انتفى التدليس فلا يبطل العقد ، وانما يخفض مبلغ التأمين الى قيمة الاشياء المؤمن عليها • وفى حالة ما اذا كان مبلغ التأمين أقل من القيمة الحقيقية للاشياء المؤمن عليها ، فلا يلتزم المؤمن الا فى حدود مبلغ التأمين •

وواجهت المادة ٢٨٥ تعدد التأمين على الخطر بعقود مختلفة وبمبالغ تزيد فى مجموعها على قيمة الشيء المؤمن عليه ، ففرقت بين حالتين : حالة ما اذا كان المؤمن له حسن النية بأن يغالى عن خطأ او سوء تقدير في تقويم الشيء المؤمن عليه • وفي هذه الحالة تعتبر العقود صحيحة ويجوز له الرجوع ــ فى حدود الضرر وبما لا يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه ــ على المؤمنين المتعددين بنسبة مبلغ التأمين الذى يتلزم به كل منهم الى القيمة الحقيقية للشيء المؤمن عليه و حالة ما اذا ثبت الغش من جانب المؤمن له بأن عمد الى عقد تأمينات متعددة على الشيءذاته ابتغاء الحصول عند تحقق الخطر على تعويض يجاوز قيمته الحقيقية ، فتكون هذه العقود جميعا قابلة للابطال بناء على طلب المؤمن في كل عقد •

ثم انتقل المشروع بعد ذلك الى بيان التزامات المؤمن ، ونطاق مسئوليته عن الاضرار التى تلحق بالاشياء المؤمن عليها • فأشارت المادة ٢٨٦ الى أهم التزاماته وهو تعويض المؤمن له عن الضرر المؤمن منه فى حدود مبلغ التأمين • وعددت المادتان ٢٨٧ و ٢٨٨ الاضرار التي يضمنها المؤمن ، وهي الاضرار المادية التى تصيب الاشياء المؤمن عليها بسبب الاخطارالبحرية • وكذلك مساهمة الاموال المؤمن عليها فى الخسارات البحرية المشتركة لانها نتيجة الخطر المؤمن منه من جهة ، ولانها في صالح المؤمن من جهة اخرى ، اذ أن التضحية التى كانت سببا في الخسارة المشتركة قد حفظت الشيء المؤمن عليهمن الهلاك ، وجنبتالمؤمن دفع مبلغ التأمين • كما يسأل المؤمن كذلك عن المصروفات التي تنفق بسبب خطر مؤمن منه لحماية الاموال المؤمن عليها أو للتخفيف من أثر الضرر ، كالمكافأة التي يستحقها من يقوم باطفاء حريق شب بالباخرة او البضائع اذا كان التأمين يغطي خطر الحريق ، اذ ان هذه المصروفات تتم لمصلحة المؤمن •

واضافت المادة ٢٨٨ مسئولية المؤمن عن الاضرار الناشئة عن خطأ المؤمن له اوتابعيه البريين ، ما لم يثبت المؤمن ان الضرر ناشيء عن خطأ عمدى او خطأ جسيم من جانب المؤمن له ، او انه ناشيء عن اهماله فى بذل العناية المعقولة اللازمة لحماية الاشياء المؤمن عليها حتى لايغريه التأمين بالاهمال فى المحافظة على السفينة او البضائع المؤمن عليها ، كما يسأل المؤمن كذلك عن الاضرار الناشئة عن خطأ الربان والبحارة ، ولا يستثني من ذلك الا الاضرار التى تلحق بالسفينة نتيجة خطأ عمدى من الربان (م ٢/٣٠٤) •

وساقت المادة ٢٨٩ امثلة للاخطار التى لا يشملها التأمين الاباتفاق خاص ، وفى مقدمتها خطر الحرب والاضطرابات والثوراتواعمال التخريب وغيرهامن الاخطار الاستثنائيةالبحته

وتكفلت المادة ٢٩٠ ببيان اخطار الحرب التي تدخل فيالتأمين اذا اتفق على ضمان الخطر الحربي • ولا يلزم لتحقق هذه الاخطار ان تكون الحرب معلنة وفقا لمبادىء القانون الدولي العام ، ولا ان تكون حالة الحرب ما زالت مستمرة ، وانما يكفى ان يكون الخطر ناتجا فى الواقع عن اعمال حربية ولو حدث بعد انتهاء حالة الحرب ، كما اذا مست السفينة لغما بحريا متخلفا عن الاعمال الحربية •

ولما كان قد يتعذر في بعض الاحيان تحديد ما اذا كان الضرر ناشئا عن خطر بحرى او خطر حربي ، وكانت الاخطار الحربية تعتبر اخطار استثنائية ، فقد افترضت المادة ٢٩١ اعتبار الخطر فى هذه الحالة خطرا بحريا • وهى قرينة يجوز للمؤمن الذى يتمسك باستبعاد الاخطار الحربية ان يدحضها باثبات الخطر الحربى •

وعددت المادة ٢٩٢ الاضرار التي لا يسأل عنها المؤمن ، واهمها الاضرار الماديةالناشئة عن العيب الذاتى فى البضائع المؤمن عليها او عدمكفاية تغليفها او حزمها اذ لا يعتبر الضرر في هذه الحالات ناتجا عن الحوادث البحرية • وكذلك النقص الطبيعى الذى يطرأ على البضائع اثناء الطريق • والاضرار الناجمة

عن الغرامات والمصادرة والوضع تحت الحراسة ،او الناشئة عن اعمال التهريب او ممارسة تجارة ممنوعة • والاضرار التي لا تعتبر تلفا ماديا يلحق بالاشياء المؤمن عليها كالتأخير والبطالة وفروق الاسعار •

ب ــ وتناول المشروع فى الفرع الثاني من هذا الفصل تسوية الاضرار التى تلحق بالاشياء المؤمن عليها ، والاصل ان تتم هذه التسوية بطريق التعويض ، الا ان المشروع اباح للمؤمن له في المادة ٢٩٣ ترك الاشياء المؤمن عليها للمؤمن فى الاحوال التي يجيز فيها الاتفاق او القانون اتباع هذا الطريق • ونظام الترك او التخلي من النظم التى استقر عليها العرف البحرى من زمن قديم ، وقد وجد سبيله الى التشريعات البحرية منذ اواخر القرن السابع عشر ، ومن مقتضاه ان ينزل المؤمن له عن ملكية الشيء المؤمن عليه للمؤمن نظير حصوله على كامل التأمين • وقد اجازه المشروع فى حالة المخاطر الكبرى التى عددتها المادتان ٣١١ و ٣١٩ •

وقد بدأ المشروع بعلاج تسوية الاضرار بطريق التعويض بوصفه الطريق الاصلى للتسوية ، ولما كان التزام المؤمن مقصورا على اداء التعويض فى حدود قيمة التأمين وفقا للمادة ٢٨٦ ، فقد نصت المادة ٢٩٤ على انه لا يكون ملزما باصلاح ما يصيب الاشياء المؤمن عليها من تلف او استبدال غيرها بها •

كما نصت المادة ٢٩٥ على التزام المؤمن بدفع حصة الاشياء المؤمن عليها فى المساهمة في الخسارات المشتركة ومصروفات المساعدة والانقاذ وذلك فى حدود مبلغ التأمين بعد خصم الخسارات الخاصة التى يتحملها المؤمن ان وجدت •

ثم انتقل المشروع بعد ذلك الى بيان احكام التسوية بطريق الترك ، فأوجبت المادة ٢٩٦ ان يكون الترك كاملا وغير معلق على شرط • كما رتبت على الترك انتقال ملكية الاشياء المؤمن عليها الى المؤمن نظير اداء مبلغ التأمين بكامله • ولم يشأ المشروع ان يجعل لانتقال الملكية اثرا رجعيا يرتد الى يوم تحقق الخطر ، وانما رتب هذا الاثر من تاريخ اعلان المؤمن له رغبته فى الترك الى المؤمن ، ذلك ان للمؤمن له ان يختار بين التسوية بطريق التعويض والتسوية بطريق الترك ، فاذا اختار طريق الترك ، فلا ينتج هذا الاختيار اثره الا من تاريخ الافصاح عنه للمؤمن •

ولما كان انتقال ملكية الاشياء المؤمن عليها الى المؤمن قد يضر به في بعض الاحوال كما لو ورد الترك على حطام تسيره التيارات ويحتمل اصطدامه بأى منشأة عائمة مما يسأل عنه المؤمن ، فقد اجاز المشروع للمؤمن ان يرفض انتقال الملكية اليه مع عدم الاخلال بالتزامه بدفع مبلغ التأمين •

والزمت المادة ٢٩٨ المؤمن له عند اعلان رغبته في الترك بالتصريح بجميع عقود التأمين التى اجراها او التي يعلم بوجودها حتى يتسنى للمؤمن معرفة ماإذا كان مجموع هذه التأمينات يزيد على قيمة الشيء المؤمن عليه ، وحتى يستطيع فى حالة ثبوت الغش استخدام حقه فى ابطال العقد وفقا للمادة ٢٨٥ •

وتقنينا لما يجرى عليه العرف البحرى من حلول المؤمن محل المؤمن له فيما يكون له من حقوق او دعاوى قبل الغير • نصت المادة ٢٩٩ على ان يحل المؤمن قانونا بما دفعه من تعويض فى الدعاوى التى تكون للمؤمن له قبل من تسبب بفعله فى الضرر الذى نجمت عنه مسئولية المؤمن •

جـ ــ ويتعلق الفرع الثالث بتقادم الدعاوى الناشئة عن عقد التأمين البحرى • وقد جعلت المادة ٣٠٠ مدة هذا التقادم سنتين • وبينت كيفية سريانه فى الفروض المختلفة • واضافت الى الاسباب المقررة قانونا لانقطاعه بعض اسباب اخرى اقتضتها طبيعة التعامل فى مجال التأمين وهي المطالبة بكتاب مسجل مصحوب بعلم الوصول ، وكذلك المفاوضات التى تجرى بين الطرفين لتسوية الاضرار وندب خبير لمعاينة هذه الاضرار وتقدير قيمتها •

٢ ــ وفى الفصل الثاني وضع المشروع احكاما خاصة ببعض انواع التأمين البحرى الذائقة فى العمل عرض لها في ثلاثة فروع اولها في التأمين على السفينة ، وثانيها فى التأمين على البضائع ، وثالثها فى التأمين من المسئولية •

أ ــ وقد استهل المشروع الفرع الاول الخاص بالتأمين على السفينة ببيان صور هذا التأمين ، فأشارت المادة ٣٠١ الى ان التأمين على السفينة اما ان يعقد لرحلة واحدة ، او لعدة رحلات متعاقبة ، او لمدة محدودة • وبينت المادتان ٣٠٢ و ٣٠٣ متى يبدأ سريان التأمين ومتى ينتهي فى كل صورة منها •

وقضى المشروع بمسئولية المؤمن عن الضرر الناشيء عن العيب الخفى فى السفينة (م ٣٠٤/١) ،واعفاه من تعويض الضرر الناشيء عن خطأ متعتمد من الربان (م ٣٠٤/٢) وهذا الاعفاء متقصور على خطأ الربان دون البحارة ومشروط بأن يكون عمديا اى بقصد احداث الضرر ــ وهو استثناء من حكم الفقرة الثانية من المادة ٢٨٨ التى اقامت المؤمن مسئولا عن الضرر المادى الذى يصيب الاشياء المؤمن عليها بخطأ الربان او البحارة كما سلف البيان •

اما المادة ٣٠٥ فتقضى بشمول التأمين لمسئولية المؤمن قبل الغير عن الاضرار التي تنشأ عن تصادم السفينة المؤمن عليها بسفينة اخرى او ارتطامها بشيء ثابت او متحرك عائم ما لم يتفق على تغطية نسبة معينة من هذه التعويضات •ــ وهو بدوره استثناء من حكم الفقرة الثانية من المادة ٢٨٩ التى تستبعد من التأمين الاضرار التى يحدثها الشيء المؤمن عليه للاموال الاخرى او الاشخاص • بيد ان هذا الاستثناء لا يشمل الاضرار التي تنشأ عن التصادم وتصيب الاشخاص ، ذلك ان هذه الاضرار لا يغطيها التأمين على السفينة •

وبينت المادة ٣٠٦ ما يستحق من قسط التأمين في مختلف صور التأمين على السفينة •

وواجهت المادة ٣٠٧ الفرض الذى يضطر فيه الربان الى تغيير الطريق او الرحلة دون تدخل المؤمن له ، فأبقت المؤمن مسئولا عن الاخطار التى يشملها التأمين • اما اذا لم يكن التغيير اضطراريا وكان من شأنه زيادة المخاطر المؤمن منها فلا يكون المؤمن مسئولا الا عن الحوادث التى تقع فى اجزاء الطريق المتفق عليه •

وتكلمت المادة ٣٠٨ فى الفرض الذى تتعدد فيه الحوادث اثناء سريان عقد التأمين فالزمت المؤمن ـ في حدود مبلغ التأمين ـ بضمان الاضرار الناشئة عن كل حادث يقع اثناء سريان وثيقة التأمين وان تعددت الحوادث • كما اجازت للمؤمن ان يشترط ـ عند التعاقد ـ طلب قسط تكميلى عقب كل حادث •

ونصت المادة ٣٠٩ على مسئولية المؤمن ـ فى حالة تسوية التأمين بطريق التعويض ـ عن مصاريف استبدال القطع والاصلاحات الضرورية لجعل السفينة صالحة للملاحة ـ وهو حكم لا يتعارض وما نصت عليه المادة ٢٩٤ من اعفاء المؤمن من الالتزام باصلاح او استبدال الاشياء المؤمن عليها • ذلك ان هذا الاعفاء قاصر على الالتزام بالاصلاح والاستبدال فحسب ولا يشمل الالتزام بدفع مصاريف الاصلاح او الاستبدال التى وضعها المشروع فى المادة ٣٠٩ على عاتق المؤمن في حالة التأمين على السفينة • اما التعويضات الاخرى الناشئة عن انخفاض قيمة السفينة او عن بطالتها فلا يسأل عنها المؤمن •

وعالجت المادة ٣١٠ التأمين على ملحقات السفينة فنصت على ان تشمل قيمة السفينة اذا كانت قد قدرت فى عقد التأمين جسم السفينة والالات المحركة لها والملحقات المملوكة للمؤمن له بما فيها المؤمن ومصروفات التجهيز • واذا عقد تأمين اخر على هذه الملحقات وحدها ثم هلكت السفينة المؤمن عليها كليا او تركت للمؤمن وجب تخفيض القيمة المتفق عليها في العقد للسفينة بما يعادل قيمة هذه الملحقات لكيلا يعوض المؤمن له عنها مرتين •

وتناولت المادة ٣١١ الحالات التى يجوز فيها للمؤمن له ترك السفينة للمؤمن وهى اولا هلاك السفينة هلاكا كليا ، ثانيا انقطاع اخبار السفينة مدة ثلاثة اشهر بعد وصول اخر انباء عنها ، ثالثا اصابة السفينة بتلف يستحيل اصلاحه ، رابعا اذا كانت نفقات اصلاح السفينة تعادل ثلاثة أرباع قيمتها على الاقل ـ وكلها امور تدور حول هلاك السفينة فعلا او حكما أو اصابتها بتلف لا يرجي اصلاحه او يتطلب اصلاحه نفقات باهظة •

وعرضت المادة ٣١٢ للفرض الذى يكون فيه للمجهز عدة سفن وابرم تأمينا خاصا على كل منها لدى نفس المؤمن ، فقضت باعتبار كل سفينة وحدة قائمة بذاتها وتسوية الاضرار كما لو كانت كل سفينة منها تابعة لمجهز مختلف • واعتبرت البضائع وغيرها من الاموال المملوكة للمجهز بالنسبة الى المؤمن على السفينة كما لو كانت مملوكة للغير ، فلا يشملها تأمين السفينة •

وعالجت المادة ٣١٣ مآل التأمين في حالة انتقال ملكية السفينة المؤمن عليها الى مالك جديد او تأجيرها غير مجهزة ، فقضت باستمرار التأمين بحكم القانون لصالح المالك الجديد او المستأجر بشرط ان يعلن المؤمن بذلك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ انتقال الملكية او من تاريخ الايجار • ومع ذلك فقد اجاز النص للمؤمن فسخ العقد خلال شهر من تاريخ اعلانه بانتقال الملكية او الايجار ، باعتبار ان التأمين من العقود الملحوظ فيها الاعتبار الشخصي وقد لا يطمئن المؤمن الى المالك الجديد او المستأجر المجهز •

واختتمت المادة ٣١٤ احكام التأمين على السفينة بالنص على سريانها ولو كان التأمين يقتصر على فترة وجود السفينة في احد الموانىء او المراسى او الاحواض الجافة او فى اى مكان اخر • كما اجازت التأمين على السفينة وهى فى دور البناء • ويكون هذا التأمين بحريا اذا كان يشتمل فترة بناء السفينة ويمتد الى عملية انزالها البحر فيغطى بقاءها فى المصنع ومخاطر نزولها فى الماء •

ب ـ وتناول المشروع فى الفرع الثانى التأمين على البضائع واستهله ببيان صور هذا التأمين ، فأشارت المادة ٣١٥ الى انه قد يعقد بمقتضى وثيقة لرحلة واحدة او بوثيقة عائمة (اشتراك) • والمقصود بالوثيقة العائمة العقد الذى يتفق فيه على ان يضمن المؤمن كل البضائع التى يشحنها المؤمن له او تشحن اليه خلال فترة معينة فى حدود مبلغ معين • ويطلق على هذه الوثيقة اسم الوثيقة (العائمة) نظرا لانها لاتتضمن ـ منذ ابرامها ـ تحديدا للبضاعة التى تغطيها • كما تسمى ايضا بوثيقة « الاشتراك » لان المؤمن له يعتبر بمثابة مشترك لدى المؤمن فلا يكلف بابرام عقد مستقل بمناسبة كل عملية شحن تحصل ما دام ان ذلك يقع خلال الفترة المنصوص عليها فى الوثيقة اذ تسرى بالنسبة لعمليات الشحن المختلفة التى تدخل فى نطاقها ومن هنا كان التأمين حاصلا على وجه الاشتراك ـ وبذلك تتميز الوثيقة العائمة بالخصائص التالية:

أولا ـ عدم تحديد البضائع المغطاة تحديدا دقيقا منذ العقد •

ثانيا ـ تكرار عمليات الشحن وتعددها ، ثالثا ـ ان المؤمن يضمن مقدما وبصفة آلية حتمية كل البضاعة التى تشحن في الظروف المتفق عليها مقدما ودون حاجة لاجراء جديد من احد الطرفين •

هذا وقد اوجب المشروع ان تشمل وثيقة التأمين العائمة على ما يأتى :

أولا ـ الشروط العامة المشتركة بين جميع الشحنات ، واقساط التأمين ، وكذلك الحد الاعلى للمبلغ الذى يتعهد

المؤمن بدفعه عن كل شحنةلان مسئوليتهعن الشحنة الواحدة لا تجاوز المبلغ المعين لهـا •

ثانيا ــ الشروط الخاصة بكل شحنة على حدة ، كبيـان البضاعة ومكان شحنها وظروفه وتاريخهوقيمتها والسفينة • على ان يكون تعيين ذلك بملاحق تصدر بمناسبة كل شحنـة على حده(م٣٢٠/١) •

كما عرض المشروع للشحنات التى تشملها وثيقة التأمين العائمة والتى يلزم المؤمن بقبول التأمين عليها وفرق بين نوعـين منها الاول الشحنات التى تتم لحساب المؤمن له شخصيا او تنفيذا لعقد يلزمه باجراء التأمين ، وهذه الشحنات يسرى عليها التأمين تلقائيا من وقت تعرضها للاخطار المؤمن منها بشرط ان يقدم المؤمن له اخطارا عنها فى الميعاد المعين فى الوثيقة ، والثانـى الشحنات التي تتم لحساب الغير ويكون للمؤمن له مصلحةفيها بوصفه وكيلا بالعمولة او امينا على البضائع او غير ذلك مـن الصفات ، وهذه الشحنات لا يسرى عليها التأمين الا من وقت اخطار المؤمن بها (م٣٢٠/٢) •

وبين المشروع الجزاء الذى يترتب على مخالفة المؤمـن لهالالتزام باخطار المؤمن بالشحنات التي يجريها ، فأجاز للمحكمة بناء على طلب المؤمن فسخ العقد دون مهلة مع استيفاء المؤمن ــ على سبيل التعويض ــ اقساط التأمين الخاصة بالشحنات التى لم يخطر بها ، كما اجاز للمؤمن ــ اذا ثبت سوء نية المؤمن له ــ استرداد المبالغ التى دفعها عن الحوادث الخاصة بالشحنات اللاحقة على وقوع اول مخالفة عمدية من جانت المؤمن له (م٣٢١) •

واوردت المادة ٣١٦ حكما هاما من مقتضاه بقاء البضائع مشمولة بالتأمين البحرى ــ دون انقطاع في اى مكان توجد فيه اثناء الرحلة البحرية كما تحددها وثيقة التأمين • وتطبيقـا لذلك قضى النص بأنه اذا كانت البضائع اثناء الرحلة محـلا لنقل برى او نهرى او جوى مكمل للرحلة البحرية سرت عليهـا قواعد التأمين البحرى خلال فترة النقل المذكورة الا اذا اتفق على خلاف ذلـك •

وتناولت المادة ٣١٧ بيانكيفية تقدير قيمة البضائع المؤمن عليها فلم تجز ان يزيد مبلغ التأمين علىالسعر العادى للبضائـع في مكان وزمان الشحن مضافا اليه ما تحملته من نفقات حتـى بلوغها مكان الوصول والربح المتوقع • اما الخسائر التى تصيب البضاعة فتقدر على اساس الفرق بين قيمتها تالفة وقيمتها سليمة فى زمان ومكان واحد ، ثم تطبق نسبة نقص القيمة على مبلـغ التأمين (م ٣١٨) •

وعددت المادة ٣١٩ الحالات التى يجوز فيها ترك البضائع للمؤمن وهي : اولا ــ انقطاع اخبار السفينة مدة ثلاثة اشهـر بعد وصول اخر انباء عنها • ثانيا اذا اصبحت السفينة غيرصالحة للملاحة خلال الرحلة واستحال نقل البضائع الى مكان الوصول المتفق عليه بأية طريقة اخرى خلال ثلاثة اشهر من تاريخ قيام المؤمن له باخطار المؤمن بعدم صلاحية السفينة • ثالثا ــ هلاك البضائع او تلفها بما يعادل ثلاثة ارباع قيمتها على الاقل رابعا ــ بيع البضائعأثناء الرحلة بسبب اصابتهابتلف مادى اذا كان الضرر قد نشأ عن خطر يشمله التأمين ــ وكلها امور تدور حول هلاك البضاعة فعلا او حكما ، او فقدان المؤمن له كل مصلحـة فى الاحتفاظ بهـا •

واختتمت المادة ٣٢٢ احكام هذا الفصل بأن اشترطت على المؤمن له فى جميع حالات التأمين على البضائع اخطار المؤمن بحصول الضرر خلال خمسة ايام من تاريخ تسليم البضائع المؤمن عليها والا افترض ان المؤمن له تسلمها سليمة مالم يثبت خلاف ذلك ــ ويلاحظ ان النص لا يتعلق الا بالتأمين على البضاعة فلا يسرى فى حالة التأمين على السفينة ، وانهخاص بحالـة التلف دون الهلاك الكلى والضياع لانه يفترض استلام البضاعة • ويقصد بالاستلام وضع البضاعة فعلا تحت تصرف المرسل اليه فى المكان المعد لوصولها فلا يتوافر هذا المعنى اذا سلمت اثناء الطريق لشخص اخر بسببعدم امكان توصيلها او سلمت تسليما حكميا للمرسل اليه بأن نقلت اليه السندات الممثلة لها •

جـ ــ اما الفرع الثالثوالاخيرمنهذا الفصل فقد عالـج فيه المشروع التأمين من المسئولية ــ وهو عقد بموجبه يؤمـن المؤمن له من الاضرار التى تلحق به من جراء رجوع الغـير عليه بالمسئولية •

وافتتحته المادة ٣٢٣ بالنص على عدم التزام المؤمـن بدفع التعويض الا اذا وجه الغير الذى اصابهالضرر مطالبة ــ ودية او قضائية ــ الى المؤمن له ، ذلك ان مسئولية المؤمن تابعة لمسئولية المؤمن له فاذا لم يطالبه المضرور بالتعويض فلا محل لالتزام المؤمن به ، ومن ثم فلا يجوز انيزيد التزام المؤمن على مقدار التعويض الذى يلتزم به المؤمن لهتجاه المضرور وفى حدود مبلغ التأمـين •

وعالجت المادة ٣٢٤ حالةوجود تأمين على السفينة وتأمين اخر من المسئولية عن الاضرار التى تحدثهاالسفينة للغير فى حالة التصادم وفقا لما نصتعليه المادة ٣٠٥ ، فلم تجعل لهذا التأمـين الاخير اثر الا اذا كان مبلغ التأمين على السفينة لا يكفي لتغطية الضرر •

واخيرا تناولت المادة ٣٢٥ الفرض الذى تتعدد فيه عقود التأمين لضمان المسئولية ، فقضت بأنه مهما تعددت الحوادث التى تقع فلا يلتزم كل مؤمن عن كل حادث على حده الا فى حدود المبلغ المذكور في وثيقة التأمين الخاصة به •

هذا وقد تناول مشروع قانون الاصدار بيان نطاق تطبيق قانون التجارة البحرية ، فحدد في المادة الاولى منه للسفن التي لا تسرى عليها احكامه : وهى السفن الحربية ، والسفن المملوكة للحكومة او احد الاشخاص العامة والتى تخصصها لمرفق عـام غير تجارى ــ كسفن البحث العلمى الحكومية، وسفن المستشفيات العامة ، وسفن الاطفاء • كما اخرج المشروع من نطاقه السفن الصغيرة التى تبلغ حمولتها ١٥ طنا فأقل ، والسفن الخشبية بدائية الصنع ــ اذ تسرى عليها احكام قانون السفن الصغيرة رقم ٣٦ لسنة ١٩٦٠ •

وتمشيا مع احكام الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بحصانات السفن الحكومية المعقودة ببروكسل فى ١٠ ابريل سنة ١٩٢٦ والمعدلة ببروتوكول ٢٤ مايو سنة ١٩٣٤ ، عرض المشروع للسفن التي تستأجرها الحكومة او احد الاشخاص العامة وتخصص لمرفق عام غير تجارى فقصر الحصانة القضائية التى تتمتع بها على عدم جواز حجزها او ضبطها او احتجازها وذلك حتى لا يتعطل نشاط المرفق التي تتولى خدمته • اما ما عدا ذلك من اجراءات ودعوى قضائية فهي لا تتمتع في شأنها بأية حصانة خاصة وتعامل فى خصوصها معاملة الافراد (المادة ٢ من مشروع قانون الاصدار) •

اما السفن الحربية ، والسفن المملوكة للحكومة او احـد الاشخاص العامة والتى تخصصها لمرفق عام غير تجارى فهي وان تمتعت بالحصانة القضائية الا انه يجوز ــ تمشيا مع احكام الاتفاقية ــ لاصحاب الشأن مقاضاة الحكومة او الاشخاص العامة فى شأنها وذلك فى الاحوال الاتية :

١ــ الدعاوى الناشئة عن التصادم البحرى وغيره من حوادث الملاحـــة البحريـة •

٢ ــ الدعاوى الناشئة عن اعمال المساعدة والانقاذ وعن الخسارات البحرية المشتركـة •

٣ ــ الدعاوى الناشئة عن الاصلاحات او التوريدات او غيرها من العقود المتعلقة بالسفينة (المادة ٣ من مشروع قانـون الاصـدار) •

وعملا على افساح المجال لدراسة القانون الجديد والاعداد لتطبيق احكامه نصت المادة السادسة على ان يكون العمل بـه بعد شهرين من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية •

بسم الله الرحمن الرحيم
مرسوم بالقانون رقم ٢٩ لسنة ١٩٨٠
فى شأن الجواز البحرى (١)

بعد الاطلاع على الامر الاميري الصادر فى ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ الموافق ٢٩ من اغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح الدستور ، وعلى الدستور ،

وعلى القانون رقم ١١ لسنة ١٩٦٢ فى شان جـواز السفر المعدل بالقانون رقم ٢٢ لسنة ١٩٦٣ .

وعلى المادة ١١٤ من قانون التجارة البحرية رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ ،

وبناء على عرض وزير الدولة للشئون القانونية والادارية ووزير المواصلات ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

اصدرنا القانون الآتي نصه :

(مادة ١)

لا يجوز لأى شخص يتمتع بالجنسية الكويتية أن يزاول أى مهنة في السفن التي تتعدى فى سيرها المياه الاقليمية الكويتية الا بعد الحصول على جواز بحرى من الادارة البحرية التى يصدر بتعيينها قرار من الوزير المختص . ويستثنى من ذلك من يعملون فى السفن البحرية أو فى السفن المملوكة للدولة أو أحد الاشخاص العامة والمخصصة لمرفق عام غير تجارى .

(مادة ٢)

يشترط لمنح الجواز البحرى أو لتجديده ما يأتى :

أ ــ أن تتوافر في طالب الجواز البحرى المؤهـلات أو الخبرات اللازمة للمهنة البحرية التي يطلب الجواز لمزاولتها ، وأية شروط أخرى يصدر بها قرار من الوزير المختص .

ب ــ ألا يكون قد سبق الحكم عليه فى جناية أو فى جنحة سرقة أو نصب او تزوير أو فى أية جريمة مخلة بالشرف ما لـم يكن قد رد اليه اعتباره .

ومع ذلك يجوز بعد موافقة الوزير المختص منح أو تجديد الجواز البحرى لمن لا تتوافر فيه أحكام البند (أ) وكان وقت العمل بهذا القانون يحمل سجل الخدمة البحرية .

(مادة ٣)

لا يجوز أن يستعمل الجواز البحرى الا للعمل فى السفن ويقوم فى هذا الشأن مقام جواز السفر المنصوص عليه فى القانون رقم ١١ لسنة ١٩٦٢ المشار اليه .

(مادة ٤)

تدون فى الجواز البحرى البيانات التالية :

أ ــ البيانات المثبتة لشخصية حامله .

ب ــ البيانات الخاصـة باسم السفينة ورقـم تسجيلها وحمولتها الاجمالية وتاريخ ومكان الالتحاق بها وحدود الرحلة ووظيفة حامل الجواز والتقارير المقدمة عن كفاءته وسلوكه وتاريخ ومكان فصله وتوقيع الربان والموظف المختص .

جـ ــ أية بيانات أخرى يصدر قرار من الوزير المختص باضافتها .

(مادة ٥)

تقوم الادارة البحرية المختصة ، أو قنصـل الكويت في الخارج ــ ان وجد ــ بقيد البيانات المشار اليها فى المادة السابقة بعد التحقق من صحتها .

(مادة ٦)

يحدد بقرار من الوزير المختص شكل الجواز ومدة سريانه على ألا تجاوز عشر سنوات من تاريخ اصداره .

(مادة ٧)

يعاقب بالحبس مدة لا تجاوز ثلاثة أشهر وبغرامة لا تزيد على خمسمائة دينار أو باحدى هاتين العقوبتين كل من يخالف أحكام المادتين الاولى والثالثة من هذا القانون .

(مادة ٨)

ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ، ويعمل به بعـد شهرين من تاريخ نشره .

أمير الكويت
جابر الاحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

وزير الدولة للشئون القانونية والادارية
سلمان الدعيج الصباح

وزير المواصلات
سليمان حمود الزيد الخالد

صدر بقصر السيف فى : ٣ رجب ١٤٠٠ هـ
الموافق : ١٨ مايو ١٩٨٠ م

---

(١) نشر هذا القانون خطأ بالعدد ١٣٠٣ من الكويت اليوم الصادر بتاريخ ١ يوليو ١٩٨٠ ، ويعتبر منشورا فى العدد الحالي فقط حيث انه مكمل لقانون التجارة البحرية المنشور بالعدد الحالى .

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكرة ايضاحية
فى شأن مشروع قانون
الجواز البحرى

تقتضي طبيعة العمل على السفن التجارية مغادرة البـلاد لخدمة السفينة خلال رحلاتها الامر الذى يتطلب تزويد العاملين على السفن التي تجاوز فى رحلاتها المياه الاقليميـة بجوازات بحرية تتيح لهم مزاولة مهنهم على هذه السفن ، ومصاحبتها في أسفارها خارج البـلاد • وتحقيقا لهذا الغرض أعـد مشروع القانون المرافق فى شأن تنظيم الجواز البحرى وبيان شروط منحه وتجديده ونطاق استخدامه والجزاء على مخالفة احكامه •

وقد حظرت المادة الاولى من المشروع على أى شخص يتمتع بالجنسية الكويتية أن يزاول أى عمل على السفن التي تتعـدى فى سيرها المياه الاقليمية الا بعد الحصول على جواز بحرى من الادارة البحرية التي يصدر بتعيينها قرار من وزير المواصلات •

وبينت المادة الثانية شروط منح هذا الجواز وتجديده •

وقضت المادة الثالثة بأنه لا يجوز استعمال الجواز البحرى الا للعمل على السفن ، ويقوم في هذا الشأن مقام جواز السفر المنصوص عليه فى القانون رقم ١١ لسنة ١٩٦٢

وتناولت المادة الرابعة البيانات التي يجب أن يتضمنهـا الجواز البحرى ـ ولما كان هذا الجواز يتصل بعمل البحار على السفن ، ويعتبر ـ الى جانب كونه وثيقة للسفر ـ سجلا لخدمة البحار ، فقد أوجبت هذه المادة أن تسجل فيه ـ بالاضافة الى البيانات المثبتة لشخصية حامله ـ جميع البيانات المتعلقة بعمله كاسم السفينة وتاريخ ومكان الالتحاق بها ووظيفته عليها والبيانات الخاصة بكفايته وسلوكه وتوقيع الربان •

وضمانا لاحترام الاحكام الخاصة بالجواز البحرى وحظر استخدامه فى غير الغرض المخصص له ، فرضت المادة السابعة عقوبة جنائية على كل من يخالف أحكام المادتين الاولى والثالثة من المشروع •

بسم الله الرحمن الرحيم
مرسوم بالقانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٨٠
في شأن الربابنة وضباط الملاحة
والمهندسين البحريين فى السفن التجارية (١)

بعد الاطلاع على الامر الاميري الصادر فى ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح الدستور ، وعلى الدستور ،

وعلى المادة ١١٣ من قانون التجارة البحرية رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ ،

وبناء على عرض وزير الدولة للشئون القانونية والادارية ووزير المواصلات ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

أصدرنا القانون الآتي نصه :

(مادة ١)

في تطبيق أحكام هذا القانون :

١ ــ يقصد بالربان أى شخص يتولى قيادة السفينةويكون مسئولا عنها .

٢ ــ يقصد بضباط الملاحة أى شخص من غير المرشدين يتولى فعلا تسيير السفينة او مناوراتها ويكون مسئولا عن النوبة .

٣ ــ يقصد بكبير المهندسين أى شخص مسئول بصفة دائمة عن ادارة القوى الميكانيكية المحركة للسفينة .

٤ ــ يقصد بالمهندس أى شخص يتولى فعلا ادارة آلات السفينة ويكون مسئولا عن النوبة .

(مادة ٢)

لا يجوز أن يتولى أى شخص من الاشخاص المبينين فى المادة السابقة عمله على السفينة الا اذا كان يحمل الشهادة او المؤهل المناسب الذى يعتمده مكتب مسح وتسجيل السفن .

(مادة ٣)

١ ــ كل سفينة كويتية تزيد حمولتها عن مائة وخمسين طنا يجب ان تكون مزودة عند ابحارها بالعدد الكافي من الرجال الاكفاء . وبوجه خاص يجب أن تكون مزودة بالاشخاص التالين ممن يحملون الشهادات المناسبة لعملهم والمعتمدة من مكتب مسح وتسجيل السفن :

أ ــ ربان .

ب ــ اثنين على الاقل من ضباط الملاحة على ألا تقل شهادة أحدهما عن ضابط ملاحة أول .

جـ ــ اثنين من المهندسين البحريين على ألا تقل شهادة أحدهما عن كبير مهندسين .

٢ ــ ويجوز بقرار من وزير المواصلات اشتراط عدد أكبر أو اقل من ضباط الملاحة والمهندسين وفقا لحمولة السفينة والغرض من تسييرها .

(مادة ٤)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة شهور وبغرامة لا تجاوز ألفى دينار او باحدى هاتين العقوبتين :

١ ــ كل من يخالف حكم المادة الثانية من هذا القانون أو يتوصل بطريق الغش او باستعمال اوراق مزورة الى شغل وظيفة ربان او ضابط ملاحة أو مهندس بحرى .

٢ ــ كل مالك او مجهز سفينة يخالف حكم المادة الثالثة من هذا القانون .

(مادة ٥)

لا تسرى أحكام هذا القانون على :

١ ــ السفن الحربية .

٢ ــ السفن المملوكة للدولة أو أحد الاشخاص العامة والمخصصة لمرفق عام غير تجارى .

٣ ــ السفن الخشبية بدائية الصنع .

(مادة ٦)

ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ، ويعمل به بعد مضى شهرين من تاريخ نشره .

امير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

وزير الدولة للشئون القانونية والادارية
سلمان الدعيج الصباح

وزير المواصلات
سليمان حمود الزيد الخالد

صدر بقصر السيف فى : ٣ رجب ١٤٠٠ هـ .
الموافق : ١٨ مايو ١٩٨٠ م .

(١) نشر هذا القانون خطأ بالعدد ١٣٠٣ من الكويت اليوم الصادر بتاريخ ١ يونيو ١٩٨٠ ، ويعتبر منشورا فى العدد الحالي فقط حيث انه مكمل لقانون التجارة البحرية المنشور بالعدد الحالي .

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكرة ايضاحية

فى شأن مشروع القانون

الخاص بالربابنة وضباط الملاحة والمهندسين

البحريين فى السفن التجارية

تقتضى سلامة تسيير السفينة من الناحية الملاحية أن تكون مزودة بربان وعدد من ضباط الملاحة والمهندسين البحريين • ونظرا لاهمية وخطورة المهمة المعهودة الى هؤلاء الرجال ، فقد وضعت قواعد دولية في شأن أهليتهم الفنية وكفايتهم العـددية ضمتها المعاهدة الدولية المعقودة فى جنيف سنة ١٩٣٦ بشـأن مؤهلات ربابنة السفن التجارية وضباطها ومهندسيها • وقـد استقرت هذه القواعد فى معظم التشريعات الحديثة ، واستهدى بها مشروع القانون المرافق •

وقد بينت المـادة الاولى من المشروع المقصـود بربان السفينة وضباط الملاحة والمهندسين البحريين •

وحظرت المادة الثانية أن يتولى أى منهم عمله على السفينة الا اذا كان يحمل الشهادة او المؤهل المناسب الذى يعتمده مكتب مسح وتسجيل السفن •

وتناولت المادة الثالثة الكفاية العددية لطاقـم السفينة ، فقضت بأن كل سفينة تزيد حمولتها الاجمالية على مائة وخمسين طنا يجب ان تكون مزودة بالعدد الكافى من الرجال الاكفاء • وبوجه خاص يجب ان تكون مزودة بربان واثنين من ضباط الملاحة لاتقل شهادة احدهما عن ضابط ملاحة أول ، واثنـين من المهندسين البحريين لاتقل شهادة احدهما عن كبير مهندسين ممن يحملون المؤهلات المناسبة لعملهم •

وتحقيقا للمرونة اللازمة في تطبيق هذا النص ، أجـازت الفقرة الاخيرة من ذات المادة لوزير المواصـلات أن يشترط بقرار منه عددا اكبر او اقل من ضباط الملاحة والمهندسين وفقا لحمولة السفينة و الغرض من تسييرها •

وفرضت المادة الرابعة عقوبة جنائية على كل من يخالف احكام المادة الثانية او يتوصل بطريق الغش او استعمال اوراق مزورة الى شغل وظيفة ربان او ضابط ملاحة او مهندس بحرى • وكذلك على كل مالك او مجهز سفينة يخالف حكم المادة الثالثة من هذا القانون •

بسم الله الرحمن الرحيم
مرسوم بالقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٨٠
في شأن الامن والنظام والتأديب فى السفن (١)

بعد الاطلاع على الامر الاميري الصادر فى ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦هـ الموافق ٢٩ من أغسطس سنة ١٩٧٦م بتنقيح الدستور ، وعلى الدستور ،

وعلى المادتين ٨ و ١٠٢ من قانون التجارة البحرية رقم ٢٨ لسنة ١٩٨٠ ،

وبناء على عرض وزير الدولة للشئون القانونية والادارية ووزير المواصلات ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

أصدرنا القانون الآتي نصه :

(مادة ١)

لربان السفينة على كل الاشخاص الموجودين بها السلطة التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والمسافرين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة البحرية .

ويجوز له أن يتخذ وسائل القوة اللازمة لحفظ النظام والامن في السفينة وأن يطلب لهذا الغرض المعونة من الاشخاص المسافرين عليها ، أو من الادارة البحرية المختصة فى الكويت ، أو من قنصل الكويت فى الخارج على حسب الاحوال .

(مادة ٢)

يجازى تأديبيا بالحجز من يوم الى اربعة ايام ، او بالخصم من المرتب او الاجر من يوم الى اربعة ايام كل فرد من افراد الطاقم يرتكب احدى المخالفات الآتية :

١ ــ عدم اطاعة امر يتعلق بالخدمة .
٢ ــ عدم احترام الرؤساء .
٣ ــ الاهمال في خدمة السفينة او فى الحراسة .
٤ ــ السكر فى السفينة .
٥ ــ المشاجرات فى عرض البحر ، او اثناء الخدمة اذا كانت السفينة فى الميناء .
٦ ــ اتلاف ادوات السفينة .
٧ ــ الغياب دون اذن عن السفينة في غير الحالات المنصوص عليها في المادتين ١١ ، ١٢ .
٨ ــ حيازة سلاح بالسفينة دون اذن سابق من الربان .
٩ ــ كل عمل يكون فيه اخلال بالنظام او بخدمة السفينة .

فاذا تكررت المخالفة اثناء الرحلة ضوعف الحد الاقصى للعقوبة . وذلك كله مع عدم الاخلال بأية عقوبة جنائية ينص عليها القانون .

(مادة ٣)

كل شخص بالسفينة من غير افراد طاقمها يرفض الامتثال للتدابير التي يأمر بها الربان ، او يخالف امرا لاحد الضباط ، او يحدث اضطرابا بالسفينة ، او يتلف ادواتها يجازى بالحجز من يوم الى اربعة ايام اذا كان من المسافرين بالحجرات ، وبالحرمان من الصعود الى ظهر السفينة اكثر من ساعتين فى اليوم اذا كان من المسافرين الآخرين .

وذلك كله مع عدم الاخلال باية عقوبة جنائية ينص عليها القانون .

(مادة ٤)

يختص بنظر المخالفات المنصوص عليها فى المادتين السابقتين كل من :

١ ــ ربان السفينة اذا كان فى عرض البحر ، او في ميناء اجنبي لا يوجد به تمثيل قنصلى كويتي .

٢ ــ مسجل السفن اذا كانت السفينة راسية فى أحد الموانىء الكويتية .

٣ ــ القنصل الكويتي اذا كانت السفينة راسية في ميناء اجنبي . وتكون قرارات هذه السلطات غير قابلة للطعن .

(مادة ٥)

لا يجوز للسلطات المنصوص عليها فى المادة السابقة أن توقع اى جزاء الا بعد اجراء تحقيق تسمع فيه اقوال المخالف واقوال الشهود وتحرير محضر بذلك .

ولا يوقع جزاء الحجز الا اذا كانت السفينة فى عرض البحر ، او فى احد الموانىء التي تمر بها ، وينتهي هذا الجزاء حتما عند انتهاء الرحلة او وصول السفينة الى ميناء تسجيلها او صاحب الشأن الى غايته .

(مادة ٦)

كل ربان او فرد من طاقم السفينة ارتكب خطأ فنيا ترتب عليه وقوع حادث بحرى فيه خطر على الارواح او الاموال ، او كان من شأنه ان يؤدى الى احتمال وقوع هذا الحادث يجازى بأحد الجزاءات الآتية :

---

(١) نشر هذا القانون خطأ بالعدد ١٣٠٣ من الكويت اليوم الصادر بتاريخ ١ يونيو ١٩٨٠ ، ويعتبر منشورا فى العدد الحالي فقط حيث انه مكمل لقانون التجارة البحرية المنشور بالعدد الحالى .

١ ـ الحرمان من العمل بالسفن مدة لا تزيد على ستة أشهر •

٢ ـ تأخير الاقدمية •

٣ ـ تأخير الاقدمية وتنزيل الدرجة •

(مادة ٧)

يختص بنظر المخالفات المشار اليها في المادة السابقة مجلس تأديب يصدر بتشكيله في كل حالة على حدة قرار من وزير المواصلات •

ويتكون المجلس من :

ـ أحد موظفي الميناء من درجة ربان على الاقل ـ رئيسا •

ـ عضو من ادارة الفتوى والتشريع •

ـ عضو يمثل اتحاد شركات ووكالات الملاحة الكويتية أعضاء •

(مادة ٨)

لا يجوز تقديم المخالف لمجلس التأديب المنصوص عليه فى المادة السابقة الا بعد اجراء تحقيق تسمع فيه اقواله وأقوال الشهود •

ويتولى اجراء هذا التحقيق محقق ينتدبه وزير المواصلات فاذا كانت المخالفة موضوع التحقيق منسوبة الى الربان وجب أن يكون المحقق من درجة ربان على الاقل •

وللمجلس ان يقرر وقف المخالف عن العمل بالسفن الى أن يفصل فى الموضوع اذا رأى ضرورة لذلك •

ولا يجوز للمجلس اصدار القرار بتوقيع الجزاء دون سماع اقوال المخالف وتحقيق دفاعه •

وفى حالة عدم حضور المخالف او محاميه الموكل عنه رغم دعوته بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول يجوز للمجلس ان يصدر قراره فى غيبته •

(مادة ٩)

للمحكوم عليه غيابيا ان يطعن بالمعارضة في قرار مجلس التأديب وذلك خلال خمسة عشر يوما من تاريخ اعلانه بالقرار • ويكون الاعلان بكتاب مسجل مصحوب بعلم وصول • فاذا كان المحكوم عليه خارج الكويت فتبدأ المدة اعتبارا من اليوم التالي لتاريخ عودته •

وينظر المعارضة المجلس الذى اصدر القرار •

واذا تخلف المعارض عن الحضور فى الجلسة الاولى لنظر المعارضة اعتبرت كأن لم تكن •

(مادة ١٠)

تكون قرارات مجلس التأديب ـ الصادرة حضوريا ، أو غيابيا وانقضى ميعاد المعارضة فيها ، او الصادرة فى المعارضة ـ نهائية • ولا يجوز اعادة النظر فيها الا عن طريق التماس اعادة النظر بناء على ظهور وقائع او اوراق جديدة في صالح المخالف لم تكن تحت نظر مجلس التأديب •

ويرفع الالتماس الى المجلس الذى اصدر القرار خلال ثلاثين يوما تبدأ من اليوم الذى ظهرت فيه الوقائع او الاوراق الجديدة •

(مادة ١١)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة شهور وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار او باحدى هاتين العقوبتين كل فرد من أفراد الطاقم :

١ ـ ترك بدون عذر مقبول المكان المخصص له قبل أن يحل خلفه محله •

٢ ـ تغيب عن السفينة وقت ان كان مكلفا بعمل عند السكان او فى محل ارصاد او فى مركز مناورة أو حراسة •

٣ ـ ارتكب اعمالا متكررة تنطوى على العصيان •

٤ ـ رفض الاذعان لامر صدر اليه يتعلق بسير العمل في السفينة او المحافظة على النظام فيها •

(مادة ١٢)

يعاقب بالحبس مدة لاتزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار او باحدى هاتين العقوبتين كل فرد من افراد الطاقم :

١ ـ ثبت عدم وجوده فى السفينة دون عذر مقبول فى الوقت المحدد لاتخاذ اجراءات الابحار فى اى ميناء غير ميناء التسجيل •

٢ ـ شحن بضاعة فى السفينة لحسابه الخاص دون اذن من رب العمل •

(مادة ١٣)

تكون العقوبة الحبس مدة لاتزيد على سنة اذا ارتكبت احدى الجرائم المنصوص عليها فى المادتين السابقتين من أكثر من ثلاثة اشخاص باتفاق سابق فيما بينهم •

(مادة ١٤)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ستة اشهر وبغرامة لاتجاوز ألف دينار او باحدى هاتين العقوبتين كل من تعدى على ربان السفينة او احد ضباطها اثناء تأدية اعماله او بسبب تاديتها أو قاومه بالقوة •

وتكون العقوبة الحبس مدة لا تزيد على سنة وبغرامة لا تجاوز الفي دينار او باحدى هاتين العقوبتين اذا حدثت اصابات بسبب التعدى او المقاومة .

(مادة ١٥)

تضاعف العقوبة في الاحوال المنصوص عليها فى المواد : ١١ ، ١٢ ، ١٣ ، ١٤ اذا وقعت الجريمة من احد ضباط السفينة .

(مادة ١٦)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على ثلاثة اشهر وبغرامة لا تجاوز خمسمائة دينار او باحدى هاتين العقوبتين كل ربان او ضابط او أى شخص آخر ذى سلطة في السفينة يكون قد أمر بشىء او اذن او تسامح فى شىء فيه اساءة لاستعمال سلطته او يكون قد استخدم القوة او امر باستخدامها او تركها تستخدم نحو شخص مسافر على السفينة .

(مادة ١٧)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتى دينار او باحدى هاتين العقوبتين ربان السفينة اذا ترك احد البحارة مريضا او جريحا دون ان يوفر له وسائل العلاج والترحيل .

(مادة ١٨)

يعاقب بالحبس مدة لاتزيد على سنتين كل ربان ينقض عقد تعيينه ويترك السفينة ــ فى غير احوال الضرورة القصوى ــ فى عرض البحر .

(مادة ١٩)

يعاقب بالحبس مدة لا تزيد على شهر وبغرامة لا تجاوز مائتي دينار او باحدى هاتين العقوبتين كل من تسلل الى السفينة بقصد السفر بها دون أن يقوم بأداء اجر السفر او دون ان يحصل على موافقة ربان السفينة أو مندوبه .

(مادة ٢٠)

تعتبر الجرائم التي ترتكب على ظهر سفينة ترفع علم الكويت انها ارتكبت فى اراضيها .

(مادة ٢١)

تختص المحاكم التي يقع فى دائرتها الميناء المسجلة فيه السفينة بنظر الجرائم المنصوص عليها فى هذا القانون .

(مادة ٢٢)

فيما عدا السفن الحربية تسرى احكام هذا القانون على كل سفينة مسجلة في الكويت ومعدة للعمل فى رحلات خارج الموانىء .

(مادة ٢٣)

ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ، ويعمل به بعد مضي شهرين من تاريخ نشره .

أمير الكويت
جابر الأحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

وزير الدولة للشئون القانونية والادارية
سلمان الدعيج الصباح

وزير المواصلات
سليمان حمود الزيد الخالد

صدر بقصر السيف فى : ٣ رجب ١٤٠٠ هـ .
الموافق : ١٨ مايو ١٩٨٠ م .

بسم الله الرحمن الرحيم
مذكرة ايضاحية
لمشروع القانون الخاص
بالامن والنظام والتأديب فى السفن

لما كان استتباب الامن والنظام على ظهر السفينةمن الامور الهامة لسلامة تسييرها ، وكانت السفينة وهي فى أعالى البحار تكون بعيدة عن ارض الدولة وعن طائلة سلطانها ، فان الامر يقتضى تخويل الربان بعض السلطات اللازمة لحفظ النظام على السفينة وتوقيع الجزاءات التأديبية على من يخرج على امن السفينة ونظامها • وهو ما قررته المادة ١٠٢/٢ منقانون التجارة البحرية ، وتركت امر تنظيمه لقانون خاص • كما ان سلامة الارواح في البحار تقتضى من ناحية اخرى تجريم بعض الافعال الخطيرةالتي تعرض سلامة السفن او حياة الاشخاص الموجودين فى البحر للخطر • ومن أجل ذلك جميعه وضع مشروع القانون المرافق في شأن الامن والنظام والتأديب فى السفن •

وقد خولت المادة الاولى منه لربان السفينة على كل الاشخاص الموجودين بها السلطة التي يقتضيها حفظ النظام وأمن السفينة والمسافرين عليها والبضائع المشحونة بها وسلامة الرحلة البحرية •

وبينت المادة الثانية المخالفات التي تقع من رجال الطاقم والجزاءات الخاصة بها • اما المادة الثالثة فتتعلق بالمخالفات التي تقع من غير رجال الطاقم •

وتناولت المادة الرابعة الجهة المختصة بنظر المخالفات المنصوص عليها فى المادتين السابقتين وهي : ربان السفينة اذا كانت السفينة فى عرض البحر او فى ميناء أجنبي لا يوجد فيه قنصل كويتي • ومسجل السفن اذا كانت السفينة فى احد الموانىء الكويتية • والقنصل الكويتي اذا كانت السفينة راسية في ميناء اجنبي •

ونظرا لاهمية الاخطاء التي قد تقع منرجال الطاقم وتؤدى الى وقوع حوادث بحرية فيها خطر على الارواح والاموال أو احتمال وقوعها ، فقد شدد المشروع الجزاء على هذه الاخطاء • وجعل الاختصاص بنظرها لمجلس تأديب يشكل فى كل حالة على حدة بقرار من وزير المواصلات (م ٦ و ٧) • وجعل للمحكوم عليه غيابيا أن يطعن بالمعارضة فى قرار مجلس التأديب في خلال خمسة عشر يوما من تاريخ اعلانه بالقرار (م٩) • وتكون قرارات مجلس التأديب الصادرة حضوريا أو غيابيا واقضي ميعاد المعارضة فيها أو الصادرة فى المعارضة نهائية ولا يجوز اعادة النظر فيها الا عن طريق التماس اعادة النظر بناء على ظهور وقائع او اوراق جديدة فى صالح المخالف لم تكن تحت نظر مجلس التأديب (م ١٠) •

وتناولت المواد من ١١ الى ١٩ تجريم طائفة من الافعال التي تقع على ظهر السفينة لما فيها من اخلال بأمن السفينة وسلامتها وتعريضها للخطر وجعل الاختصاص بنظر هذه الجرائم للمحاكم التي تقع فيها الميناء المسجلة فيها السفينة (مادة ٢١) اعمالا للمبدأ المقرر بأن السفينة تعتبر امتدادا لارض الدولة التي ترفع علمها •

بسم الله الرحمن الرحيم

مرسوم بالقانون رقم ٤١ لسنة ١٩٨٠
بتعديل المادة السابعة من القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٤ بانشاء الهيئة العامة للاسكـان

بعد الاطلاع على الامر الاميرى الصادر فى ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ الموافق ٢٩ من اغسطس سنة ١٩٧٦ م بتنقيح الدستور

وعلى المواد ١٤٢ و ١٤٨ و ١٥٦ من الدستور

وعلى القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٤ بانشاء الهيئة العامة للاسكان المعدل بالقانونين رقم ٢٢ لسنة ١٩٧٥ ورقم ١٠١ لسنة ١٩٧٧

وعلى القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٨ بقواعد اعداد الميزانيات العامة والرقابة على تنفيذها والحساب الختامي

وعلى القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٩ بتعديل مخصصات الهيئة العامة للاسكان والتكلفة الاجمالية لمشروع انشاء بيوت سكنية فى كل من الجهراء والصليبية .

وبناء على عرض وزير الاسكان ووزير المالية

وبعد موافقة مجلس الوزراء

اصدرنا القانون الآتى نصه

مادة أولى

يستبدل بنص المادة السابعة من القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٤ المشار اليه النص التالى :

تكون للهيئة ميزانية مستقلة يعدها مدير الهيئة ويقرها مجلس الادارة وتسرى في شأنها الاحكام الخاصة بميزانية الدولة .

ويخصص للهيئة مبلغ ١٫٣٦٤٫٠٠٠ د.ك (مليار وثلاثمائة وأربعة وستون مليون دينار) يؤخذ من الاحتياطى العام للدولة ويوزع على السنوات الاحدى عشر التالية لانشاء الهيئة ويصرف منه على أعمالها وادارتها طبقا لميزانيتها السنوية .

مادة ثانية

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء ــ كل فيما يخصه ــ تنفيذ هذا القانون ، ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

امير الكويت

جابر الاحمد

رئيس مجلس الوزراء

سعد العبد الله الصباح

وزير الاسكان

حمد عيسى جاسم الرجيب

وزير المالية

عبد الرحمن سالم العتيقى

صدر بقصر السيف فى : ٢٤ رجب ١٤٠٠ هـ

الموافق : ٨ يونيه ١٩٨٠

مذكرة ايضاحية
للمرسوم بقانون
بتعديل المادة السابعة من القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٤ بانشاء الهيئة العامة للاسكـــان

انشئت الهيئة العامة للاسكان بموجب القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٤ بهدف توفير المساكن للمواطنين بالاضافة الـــى ما تحتاجه هذه المساكن من خدمات ومرافق عامةوذلك تحقيقا لسياسة الدولة فى علاج مشكلة الاسكان التي تعتبر من أهـــم المشاكل التى تعانيها دول العالم كافـــة •

ولقد تدرجت الهيئة في طلب الاعتمادات المالية التي تعينها في تنفيذ خططها ، لذلك فقد بدأت عند تأسيسها بمبلـــغ ـ/٢٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ د•ك (مائتي مليون دينار كويتي) كخطوة أولى فى الطريق الاسكاني ثم خطت خطوة ثانية بمبلغ وقدره ـ/٣٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ د•ك (ثلاثمائة مليون ديناركويتي) ليصبح اجمالى مخصصات الهيئة ـ/٥٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠ د•ك (خمسمائة مليون دينار كويتي)

وباستعراض موجز للخطة الاسكانية الحالية والتى خصص لها المبلغ الاخير فأننا نجد أنه خلال العام الحالى تكون الهيئة قد انجزت حوالى ٨٠٠٠ وحدة سكنية ويتبقيحوالى ٧٠٠٠ وحدة سكنية من المتوقع انجازها بحد اقصى نهاية العـــام القادم (١٩٨١) ، ذلك بالاضافة الى ما تحتاج اليه من خدمات (طرق ــ مياه ــ مجارى ــ كهرباء) ومن مرافـــق عامـــة (مساجد ــ مدارس بكل مراحلها ــ حدائق ــ مراكز شباب ــ جمعيات تعاونية ــ مراكز تجارية ••• الخ) ، فضلا عن الوحدات السكنية ذات الطراز العربى وعددها حوالى ١٠ر٠٠٠ وحـــدة والتى تبلغ قيمتها الاجمالية ١٠٧ر٠٨٥ر٠٠٠ د•ك والصادر بها قانون خاص •

ورغم تنفيذ الخطة الحالية فأن الهيئة لم تستطع تلبيةجميع احتياجات المجتمع فى المجال الاسكاني ، ذلـــك أن الطلبات المتراكمة منذ سنين طويلة بالاضافة الى طلبات السنواتالحالية لا يمكن ان تغطى خلال سنوات قليلة جدا وانما تحتاج الى وقت أطـــول •

وبالنظر الى اجمالى الطلبات المقدمة الى وزارة الاسكان (فعلية وتقديرية) للفترة من بداية عام ١٩٦٨ حتى نهاية عام ١٩٨٥ فانها تصل الى حوالي ٥٠٠٠٠ طلبا بينما الخطة الحالية للهيئة حسب المخصصات المالية المعتمدة تغطى فقط انشاءحوالى ١٥٠٠٠ وحدة سكنيةوبذلك يصبحصافى العجز حوالى ٣٥ر٠٠٠ وحدة سكنية حتى نهاية عام ١٩٨٥ •

وتتيجة لكل هذا فقد وضعت الهيئة خطة لانشاء حوالى ٢٤ر٠٠٠ وحدة سكنية مع المرافق والخدمات اللازمة لها بهدف تغطية حوالى ٧٠٪ من ذلك العجز المتوقع ، لذلك فقد تم اجراء التعديل المطلوب فى مخصصات الهيئة باضافة مبلغ وقـــدره ـ/٨٦٩ر٩١٥ر٠٠٠ د•ك (ثمانمائة وتسعة وســـتون مليون وتسعمائة وخمسة عشر الف دينار كويتي) •

وحيثان القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٤ بانشاء الهيئـــة العامة للاسكان المعدل بالقانونين رقم ٢٢ لسنة ١٩٧٥ ورقـــم ١٠١ لسنة ١٩٧٧ والقانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٩ قد حدد للهيئة مبلغ ـ/٤٩٤ر٠٨٥ر٠٠٠ د•ك (اربعمائه وأربعة وتسعـــون مليونا وخمسة وثمانون الفديناركويتى) ، لذا لزم الامر التقدم بطلب زيادة مخصصات الهيئة بمبلغ ـ/٨٦٩ر٩١٥ر٠٠٠ د•ك (ثمانمائه وتسعة وستون مليون وتسعمائهوخمسة عشر الف دينار كويتى) بحيث تصبح المخصصات الاجمالية للهيئـــة ١ر٣٦٤ر٠٠٠ر٠٠٠ د•ك (مليار وثلاثمائة واربعة وستونمليون دينار كويتى) تصرف خلال احدى عشرة سنة من انشائها •

جدول تعديل مخصصات الهيئة العامة للاسكان

	دينار
ــ مخصصات الهيئة بموجب القانون رقم ١٥ لسنة ١٩٧٤ المعـــدل بالقانون رقم ١٠١ لسنة ١٩٧٧	٥٠٠ر٠٠٠ر٠٠٠
ــ مناقلات بموجب القانون رقم ٣١ لسنة ١٩٧٩	٥ر٩١٥ر٠٠٠ (ــ)
صافي مخصصات الهيئة	٤٩٤ر٠٨٥ر٠٠٠
+ التعديل المقترح	٨٦٩ر٩١٥ر٠٠٠
اجمالي المخصصات المقترحة	١ ر٣٦٤ر٠٠٠ر٠٠٠

بسم الله الرحمن الرحيم

مرسوم بالقانون رقم ٤٢ لسنة ١٩٨٠ بالموافقة على تعديل المادة الخامسة من دستور منظمة العمل العربية

بعد الاطلاع على الامر الاميرى الصادر فى ٤ من رمضان سنة ١٣٩٦ هـ ، الموافق ٢٩ من اغسطس سنة ١٩٧٦ م بتنقيح الدستور ،

وعلى المادة ٧٠ فقرة ثانية من الدستور ،

وعلى القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٦٨ بالموافقة على الميثاق العربى للعمل ودستور منظمة العمل العربية المعدل بالقانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٧٩ ،

وبناء على عرض نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير الخارجية ،

وبعد موافقة مجلس الوزراء ،

أصدرنا القانون الاتى نصه :

مادة أولى

ووفق على تعديل المادة الخامسة من دستور منظمة العمل العربية الذى اقره مؤتمر العمل العربى في دورته الثامنة المنعقدة في بغداد في مارس سنة ١٩٨٠ م على الوجه الآتى :

المادة الخامسة :

« المؤتمر العام هو السلطة العليا فى المنظمة ، ويجتمع مرة كل عام في الاسبوع الاول من شهر مارس (اذار) فى دولة المقر ، ويجوز ان يجتمع المؤتمر فى دورة غير عادية بناء على طلب دولة او اكثر وموافقة ثلث الدول الاعضاء ، او بناء على قرار مجلس الادارة المنصوص عليه فى المادة السادسة (فقرة ٨) من هذا الدستور » .

مادة ثانية

على الوزراء ــ كل فيما يخصه ــ تنفيذ هذا القانون ، ويعمل به من تاريخ نشره فى الجريدة الرسمية .

أمير الكويت
جابر الاحمد

رئيس مجلس الوزراء
سعد العبد الله الصباح

نائب رئيس مجلس الوزراء
ووزير الخارجية
صباح الاحمد الجابر

صدر بقصر السيف فى : ٢٤ رجب ١٤٠٠ هـ
الموافق : ٨ يونيه ١٩٨٠

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكرة ايضاحية

للمرسوم بقانون بالموافقة على تعديل المادة الخامسة من دستور منظمة العمل العربية

صدر القانون رقم ٣٨ لسنة ١٩٦٨ بالموافقة على الميثاق العربى للعمل ودستور منظمة العمل العربية .

وطبقا لنص المادة الخامسة من دستور منظمة العمل العربية فانه يجوز أن يجتمع المؤتمر العام في دوره غير عادية بناء على قرار من مجلس الادارة المنصوص عليه فى المادة السادسة من هذا الدستور ،

وقد تقدمت دولة الكويت بطلب الى مكتب العمل العربى لتعديل نص المادة الخامسة بحيث يكون اجتماع المؤتمر العام فى دورة غير عادية بناء على طلب دولة أو اكثر وموافقة ثلث الدول الاعضاء او بناء على قرار مجلس الادارة .

وقد عرض هذا الطلب على مؤتمر العمل العربي فى دورته الثامنة المنعقدة فى بغداد خلال الفترة من ٦ ــ ١٦ مارس سنة ١٩٨٠ ، وقد أقر هذا المؤتمر التعديل المشار اليه .

لذلك اعد القانون المرافق للموافقة على التعديل المذكور .

وزارة التجارة والصناعة

قرار وزارى رقم (٤٣) لعام ١٩٨٠
بشأن تحديد أسعار بيع زجاجات المياه الغازية المعبأة محليا

وزير التجارة والصناعة :

بعد الاطلاع على المادة الثالثة من المرسوم بالقانون رقم (١٠) لسنة ١٩٧٩ فى شأن الاشراف على الاتجار في السلع وتحديد أسعار بعضها وعلى القرار الوزارى رقم (١٥) لعام ١٩٧٥ في شأن تحديد أسعار بيع المياه الغازيه المعبأة محليا •

وبناء على ما عرضه وكيل الوزارة •

قـــرر

المادة الاولى : يحدد سعر بيع صندوق المياه الغازية (٢٤ زجاجه) والذى توزعه الشركات بمبلغ سبعمائة (٧٠٠) فلسا•

المادة الثانية : يحدد سعر بيع الزجاجة الواحدة لدى المحلات التجارية على النحو التالى :

١ ــ البقالات ومحـلات بيـع الوجبـات الخفيفـة (السندويشات) بأربعين (٤٠) فلسا •

٢ ــ المقاهى والمطاعم والفنادق بمائة (١٠٠) فلسا •

٣ ــ فنادق الدرجة الممتازه والابراج بمائتين وخمسين (٢٥٠) فلسا •

المادة الثالثة : يلغى العمل بالقرار رقم (١٥) لعام ١٩٧٥•

المادة الرابعة : على وكيل الوزارةتنفيذ هذا القرار اعتبارا من تاريخ ٩/٦/١٩٨٠ •

وزير التجارة والصناعة

مـذكرة تفسيرية
للقرار الوزارى رقم (٤٣) لعام ١٩٨٠ بشان تحديد أسعار بيع زجاجات المياه الغازية المعبأة محليا

بالنظر لما أسفرت عنه الدراسة لجانب التكلفة التي تتحملها الشركات فى قطاع صناعة تعبئة زجاجاتالمياه الغازية من ارتفاع في نسبتها بالمقارنة لسنة الاساس ١٩٧٥ وهى السنة التي صدر فيها القرار رقم ١٥ في شأن تحديد أسعار بيع زجاجات المياه الغازية المعبأة محليا وكذلك ارتفاع نسبة هذه التكلفة لدى المحلات التجارية التى تقوم ببيع هذا الانتاج المحلـى علـى المستهلكين •

لذا فقد تقرر الغاء القرار رقم ١٥ لسنة ١٩٧٥ وتحديد أسعار بيع الزجاجات بالجملة والمفرق وفقا لما جاء في قرارنا رقم (٤٣) لعام ١٩٨٠ •

وكذلك روعى عند تحديد أسعار بيع زجاجات الميـاه الغازية المعبأة محليا التفرقة بين المحلات التجارية فيما اذا كانت تقدم أو لا تقدم اية خدمات عند بيعها الزجاجات للمستهلكين وكذلك التمييز بين المحلات التجارية التى تقدم الخدمات على أساس مستوى الخدمة التى تقدمها للمترددين عليها وعليه فقد تم تحديد مبلغ ٤٠ فلسا لبيع زجاجة المياه الغازية لدى البقالات ومحلات بيع الوجبات الخفيفة (السندويشات) وذلك لعدم وجود أية خدمة تقدمها للمشترى عند شراءه لتلك الزجاجة وهذا على خلاف الوضع فى المقاهى والمطاعم والفنادق حيـث تقدم العديد من الخدمات والتيسيرات للذين يرتادونها مـن المستهلكين مما يحتم اضافة قيمة لها على سعر شراء الزجاجة وعلى ضوء ذلك تم تحديد سعر بيعها في هذه المحلات بمبلغ ١٠٠ فلسا • وبالنظر لعدم تساوى مستوى الخدمـات لـدى جميع الفنادق والمطاعم تقرر تمييز فنادق الدرجـة الممتازة ومطاعم الابراج من حيث السعر فتقرر أن يكونسـعر بيـع الزجاجة لديها بمبلغ ٢٥٠ فلسا وذلك لارتفاع مستوى الخدمة فيها •

وزير التجارة والصناعة

لجنة المناقصات المركزية

اعـلان
عن مناقصة رقم ولم/٢٢/م٣/١٤٠ ــ ٨٠/٧٩

تعلن لجنة المناقصات المركزية عن طرح مناقصـة تزويد وتركيب قواطع كهربائية جهد ١٤٥ ك.ف من النوع المعزول بالغاز اس ــ اف ــ ٦ بمحطة الشعيبة الجنوبية بدولة الكويت .

وذلك بناء على طلب وزارة الكهرباء والمـاء وطبقا للشروط العامة والخاصة والمواصفات والرسومات الفنية الواردة فى وثائق المناقصة .

ويمكن الحصول على وثائق المناقصة مقابل دفع رسم مقداره (٢٥٠ د.ك) مائتان وخمسون دينارا كويتيا من لجنة المناقصات المركزية الملحقة بمقر مجلس الوزراء خلال ساعات العمل الرسمية من يوم الاحد ١٥ يونيه ١٩٨٠ ولغاية نهاية دوام يوم الثلاثاء ١٩٨٠/٧/١ على ان يقوم كل مناقص باعادة الثلاث نسخ المشتراه معبأة . ويجب ان توضع العطاءات فى صندوق لجنة المناقصات المركزية الكائن فى مقر اللجنة وآخر موعد فى تقدم العطاءات هو الساعة الثانية عشرة من ظهر يوم الثلاثاء الموافق ٥ اغسطس ١٩٨٠ ويجب ان تسرى العطاءات لمدة (٩٠) تسعون يوما من تاريخ فض مظاريف العطاءات .

وتبلغ قيمة الكفالة الاولية لهذا العطاء (١٥٠٫٠٠٠ دينار كويتي) مائة وخمسون الف دينار كويتيا ويجب ان تكون الكفالة صالحة طيلة مدة سريان العطاء .

وسوف يعقد اجتماعا الزاميا خاصا مع المناقصين المتقدمين بعطاءات وذلك لغرض تزويدهم بكافة المعلومات والاجابة على كل الاستفسارات من قبل المناقصين عن المشروع المذكور اعلاه مع تحديد زيارات خاصة للموقع وسوف يكون مكان الاجتماع فى وزارة الكهرباء والماء يوم الاثنين الموافق ١٤ يوليو ١٩٨٠ فى تمام الساعة العاشرة صباحا .

هذا ولن يلتفت الى أى استفسار خاص بالمناقصة المذكورة اعلاه يقدم من المناقصين بعد تاريخ هذا الاجتماع .

هذه المناقصة مفتوحة للشركات المذكورة ادناه فقط :

١ ــ شركة سيمنز (المانيا الغـربية) ووكلاؤهما الشركة الوطنية الالمانية للالكترونيات والخدمات الكهربائية .

٢ ــ شركة براون بوفيرى (المانيا الغـربية) ووكلاؤهما السادة خالد صالح الفنيم .

٣ ــ شركة كوجيلكس (فرنسـا) ووكلاؤهما السـادة عبد العزيز عبد المحسن الراشد .

٤ ــ شركة ميتسوبيشي الكتريك (اليابان) ووكلاؤهما شركة العامر الكهربائية .

٥ ــ شركة ميتسوى وشركاه المحدودة (اليابان) ووكلاؤهما شركة الثويني التجارية .

٦ ــ شركة هيتاشى (اليابان) ووكلاؤهما السادة يوسف احمد الغانم .

رئيس اللجنة

مطبعة حكومة الكويت

السعر ٨٠ فلسا